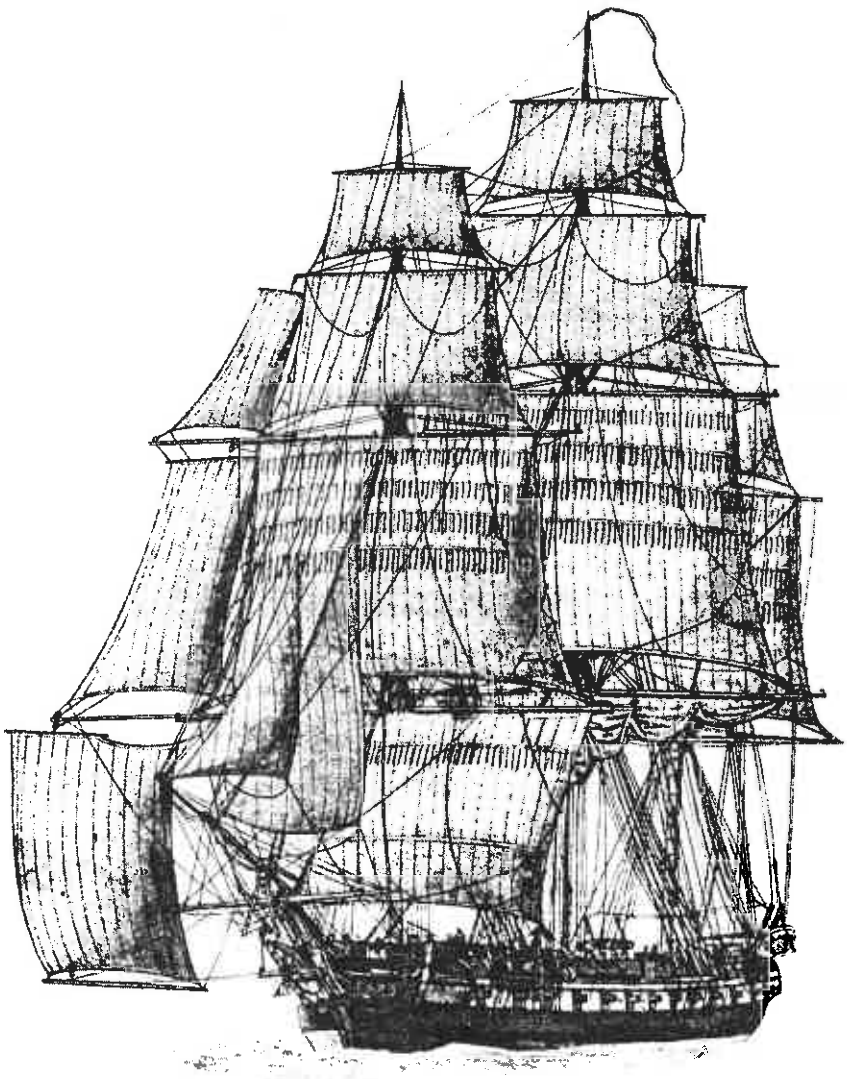
121-1453-4

HANDELSFLAGET OG ORLOGSFLAGET

DANSK VESTINDIEN, VENEZUELA, COLOMBIA OG PANAMA 1815-1830.



DET KONGELIGE BIBLIOTEK
130001927567

Københavns Universitet - Historisk Institut - August 1991

Hovedfagsspeciale af Per Nielsen [redacted]

Vejleder: professor dr. phil. Ole Feldbæk

LGV

Forside: Dansk orlogskorvet o. 1825. Tegning. Handels- og søfartsmuseet, Kronborg. Gengivet efter Knud Klem: De danskes vej. Kbh. 1941, s. 199.

UNIV. BIBL. Amager
- 8 MRS. 1993
KØBENHAVN

Handelsflaget og orlogsflaget

Dansk Vestindien, Venezuela, Colombia og Panamá 1815-1830

1. Indledning s. 1

1815-1817 KONFRONTATION MED OPRØRET I DE SPANSKE KOLONIER

2. Søfart og handel mellem St Thomas og Sydamerika 8

3. Dansk neutralitetspolitik over for Spanien 15

4. Kapere, krudt og kontakt til republikanerne 26

1818-1821 UDNYTTELSE AF UAFHÆNGIGHEDSKRIGEN

5. Orlogstogterne til Sydamerika 1818 32

6. Problemer med kapervæsenet 41

7. Fadderskab og våbenhandel 48

8. Venskab med republikken Colombia 1821 55

1822-1830 USIKKERHED UNDER REPUBLIKKENS KAMP FOR OVERLEVELSE

9. Søfartens og handelens blomstring i 1820rne 63

10. Opgaverne på orlogstogterne til Sydamerika 67

11. Ønsket om anerkendelse af Colombia 76

12. Handelsflaget og orlogsflaget 1815-1830 83

Materiale og litteratur 87

Bilag: 97

1. Søfart 2. Kapersager 3. Sydamerikatogter

FORKORTELSER I NOTER OG BILAG

Gen.guv. - generalguvernøren på St Croix, den fungerende:

1.4.1815-1.5.1816	P.L. Oxholm
1.5.-1.7.1816	J.H. von Stabell
1.7.1816-20.6.1819	A.B. Bentzon
20.6.1819-16.10.1820	J.H. von Stabell
16.10.1820-5.7.1822	C.A. Rothe
5.7.1822-14.7.1827	F. Bardenfleth
14.7.1827-(1848)	P. von Scholten

Kommandanten - kommandanten på St Thomas, den fungerende:

15.4.1815-1.6.1818	L. von Holten
1.6.1818-11.2.1820	P. von Scholten
11-22.2.1820	L. von Holten
22.2.-1.7.1820	P. von Scholten
1.7.-12.12.1820	C.G. Fleischer
12.12.1820-18.9.1822	P. von Scholten

Guvernøren - guvernøren på St Thomas, indtil 1822 benævnt kommandanten, den fungerende:

18.9.1822-30.3.1823	C.W. Jessen
30.3.-14.7.1823	P. von Scholten
14.7.1823-8.5.1824	J. Søbøtker
8.5.1824-7.3.1826	P. von Scholten
7.3.1826-1.4.1829	J. Søbøtker
1.4.1829-(1834)	F.L.C.P. Rosenørn

RA - Rigsarkivet
AGN - Archivo General de la Nacion, Caracas, Venezuela
AN - Archivo Nacional, Bogotá, Colombia

Adm. - RA. Søetaten. Admiralitetet. Indkomne sager (pk. og sagsnr.)
Algiersk søpas - RA. Kommercekollegiet. Algiersk søpasprotokol
Almirantazgo - AGN. Corte del Almirantazgo (den venezuelanske admiralitetsrets sager)
BANH - Boletín de la Academia Nacional de la Historia. Caracas 1912f.
DUA - RA. Departementet for udenrigske Anliggender
DUA. Beretninger - DUA. Beretninger fra gouvernementet i Vestindien
DUA. Korrespondanceakter - DUA. Korrespondanceakter vedr. Vestindien
Escritos - Escritos del Libertador. Caracas 1964f. (Bolívars breve og andre skrifter, der angives bindnummer og side, f.eks: XIV,324)
Gtk. - RA. Generaltoldkammeret
Guerra y Marina - AN. Det colombianske krigs- og marineministeriums arkiv
Matrikel - RA. Vestindiske reviderede regnskaber. Matrikel for St Thomas
O'Leary - Memorias del general O'Leary. 1879-88
skibsjrn. - RA. Søetaten. Skibsjournal
VLB - RA. Vestindiske lokalarkiver. Byfogeden på St Thomas
VLG - RA. Vestindiske lokalarkiver. Generalguvernøren (pk. og evt. sagsnr.)
VLK - RA. Vestindiske lokalarkiver. Kommandanten på St Thomas (evt. sagsnr.)
VLL - RA. Vestindiske lokalarkiver. Landsoverretten
VLP - RA. Vestindiske lokalarkiver. Politiet på St Thomas
VLP.ank. - VLP. Protokol for ankomne rejsende
VLP.pas. - VLP. Protokol for udrejsepas

S.Th. - St Thomas
S.Cr. - St Croix
col. - colombiansk
skon. - skonnert
venez. - venezuelansk

- Litteraturhenvisninger: første gang alle data, derefter blot forfatterefternavn

OVERSIGTSKORT - DE CARIBISKE ØER OG SYDAMERIKA 1815

Kapitel 1. INDLEDNING

Udgangspunktet for denne undersøgelse er uafhængighedskampen i Sydamerika og oprettelsen af storrepublikken Colombia. Temaet er de økonomiske og politiske relationer 1815-1830 mellem de danske vestindiske øer og nordkysten af Sydamerika, dvs. de nuværende lande Venezuela, Colombia og Panamá. Da temaet ikke tidligere er undersøgt, bygger denne afhandling overvejende på egne kildestudier.

Der skal redegøres for handelen mellem de danske øer og spansk Sydamerika. Heri indgår en undersøgelse af de problemer, som konflikten mellem Spanien og de amerikanske kolonier skabte.

Endvidere er det formålet at redegøre for og vurdere den danske politik mhp. handel, forsvar og diplomati. Hovedvægten lægges her på kolonimyndighedernes politik samt på forskellen mellem den og de centrale myndigheders politik. Derimod falder beslutningsprocesserne inden for centralregeringen i København ikke ind under denne undersøgelse.

Problemstillingen omfatter en række centrale aspekter. Flere hundrede sydamerikanske flygtninge opholdt sig på St Thomas som følge af uafhængighedskrigen. Kapere udfoldede sig omkring og på den danske ø, hvor tillige krigens parter indkøbte våben hos de lokale købmænd. Endelig gjorde danske krigsskibe 43 togter til Sydamerika inden for årene 1818-1830. Disse forhold spillede en stor rolle for handelens problemer og for den danske politik under konflikten og indgår derfor i denne fremstilling.

Undersøgelsen af handel og politik sigter mod resultater, der kan bidrage til regionens historie, de enkelte sydamerikanske landes og Danmarks såvel som øen St Thomas' historie. Undersøgelsen giver mulighed for senere at vurdere de danske koloniers rolle under Sydamerikas selvstændighedskamp, herunder i forbindelse med den samlede caribiske kaperaktivitet og hele regionens handel.

Særlig betydning har denne forskning for Venezuela og Colombia. De hidtidige fremstillinger af uafhængighedskrigen omhandler især de militære og politiske forhold, mens de økonomiske har været tillagt en ubetydelig rolle. Jeg har i de sydamerikanske lande mødt stor interesse for at få belyst udenrigshandelen og søfarten, hvor St Thomas havde en meget fremtrædende position. Ifølge officiel statistik var Danmark i størstedelen af 1800tallet en af Venezuelas tre vigtigste samhandelspartnere! Ingen forskning er tidligere foretaget på dette område, som er omfattet af denne afhandling for tiden frem til 1830.

Endvidere vil undersøgelsen kunne bidrage til vurderingen af periodens danske udenrigspolitik og kolonipolitik. Det er hensigten at klarlægge, hvorvidt konflikten i Caribien - på linie med de internationale konflikter i sidste del af 1700tallet - blev søgt udnyttet økonomisk fra dansk side. Det er interessant, for så vidt udenrigspolitikken i denne periode iøvrigt er kendetegnet ved få initiativer. Endelig er emnerne i undersøgelsen afgørende for at forstå udviklingen i økonomien på St Thomas i det 19. århundrede.

Da jeg ønsker at give et overblik over hele perioden 1815-1830, er det ikke muligt at redegøre for alle detailundersøgelser, der er foretaget. Der fremføres repræsentative og karakteristiske eksempler på konkrete begivenheder og forhold, mens henvisninger til andre forundersøgelser skal vise den ofte mere komplekse undersøgelsesflade. Imidlertid vil fremstillingen indeholde et meget stort antal eksempler på kaperaktivitet og danske orlogstogter til

Sydamerika. Disse tjener til at vise dels udviklingen i perioden, dels hvorledes forholdene er blevet undersøgt ved udnyttelse af såvel dansk som udenlandsk materiale, hvoraf det sidste ikke tidligere har været anvendt og derfor ikke er kendt i dansk historieskrivning.

Opbygningen er kronologisk. Med udgangspunkt i de oplysninger om søfart og handel, som det har været muligt at fremdrage, undersøges handelens forhold og udviklingen af en dansk politik parallelt.

Perioden indledes i 1815 ved Frederik den VIs overtagelse af myndigheden over de danske øer i Caribien. Forud gik otte års engelsk besættelse som følge af Napoleonskrigene. Problemer udsprunget af det igangværende oprør i de spanske kolonier trådte straks i forgrunden for den danske koloniadministration, der ligesom regeringen i København måtte prioritere enten handel eller sikkerhed. Det væsentlige omkring de første år er således at forstå, hvilke interesser der lå til grund for den politik, der førtes over for Spanien og de oprørske kolonier.

Årene 1818-1821 var præget af krigstilstanden med bl.a. en række kaperoverfald på handelsfartøjer under dansk flag. Baggrunden for denne afhandlings titel træder her frem, idet orlogsfartøjerne fik betydning for handelen. Det skal i den sammenhæng særligt undersøges i hvilken udstrækning, myndighederne spillede en aktiv rolle til gavn for handelen.

Efter republikanernes afgørende sejre i det nordlige Sydamerika i 1821 påvirkedes handelsforholdene af den spændte situation mellem Spanien og den nye republik Colombia. I de år blomstrede St Thomas' søfart og handel i enestående grad. Kapervæsen, magtkampe og usikre økonomiske forhold i republikken prægede imidlertid situationen. Udnyttelsen af de udstationerede danske krigsskibe og spørgsmålet om anerkendelse af Colombia er her undersøgelsens hovedpunkter.

Omkring 1830 tog den politiske udvikling i Sydamerika en væsentlig drejning. Lokale kræfter løsrev Venezuela fra Colombia ved udgangen af 1829. Storrepublikkens første præsident, *Simón Bolívar*, blev i 1830 afsat og døde senere samme år. Colombia forsvandt samtidig helt ved opdelingen af resten af landet i staterne Ny Granada og Ecuador.

Studier og undersøgelser til denne afhandling er foretaget i København, Caracas, Bogotá og St Thomas. I Caracas har tidligere professor, chefredaktør dr. Manuel Pérez Vila under en række møder hjulpet med mange oplysninger vedr. sydamerikansk historieskrivning og givet råd om nyttige institutioner mhp. min forskning. Pérez Vila har som den hidtil eneste historiker arbejdet med samme periode i arkiverne på St Thomas, såvel som i Bogotá og Caracas.

Forskningskarakteristik

Dansk Vestindiens historie er som en del af Danmarks historie relativt vel belyst, men som et selvstændigt samfund med en over tre århundreder lang historie er kolonien særdeles sparsomt beskrevet. Der er nogle få brede fremstillinger af øernes historie. Hertil kommer et beskedent antal monografier, som overvejende omhandler forbindelsen mellem moderland og koloni, mens lokale forhold og øernes relationer til andre sider næsten ikke er udforsket. Det gælder for de danske koloniers økonomiske og politiske relationer til Sydamerika. Der findes iøvrigt ikke leksika og biografiske opslagsværker for kolonierne, som for selvstændige stater, heller ikke søfarts- og handelsstatistik med oplysninger f.eks. om forbindelsen til

Sydamerika.

De bedst dokumenterede og samtidig nyeste brede værker - af Jens Vibæk[1] (1952/1966) og Ove Hornby (1980) - fremfører krigen i Sydamerika som årsag til fornyet livlig handel på St Thomas efter Napoleonskrigene og nævner kapere som et problem i denne sammenhæng. Sydamerikanske værker om uafhængighedskampen berører, at St Thomas var et mål for republikanske flygtninge og for en våbenindkøbsekspedition i 1820, ofte med grundlag i José Gil Fortouls Venezuela-historie fra 1909.

Monografier af interesse for denne undersøgelse er Georg Nørregaards fremstillinger af dansk udenrigspolitik i årene 1815 til 1839 (udgivet 1960 og 1969), der berører effekter af uroen i Sydamerika. Som inspiration tjener J.H. Schultz og K.E. Ackermanns marinehistorie (1950) med en redegørelse for krigsskibenes aktiviteter i Vestindien, og H. Lawaetz' von Scholten-biografi (1940). Jürgen Brockstedts studier i Slesvigs og Holstens søfart og handel med Latinamerika (1975) dækker ikke den lokale forbindelse mellem St Thomas og Sydamerika, men Brockstedt redegjorde for dansk økonomisk politik mht. kolonierne og for den del af dansk søfart, der havde sit udgangspunkt i hertugdømmerne.

For overgangstiden fra kolonier til republikker findes ingen veldokumenterede fremstillinger af Venezuelas og Colombias handelshistorie. Det eksisterende materiale om udenrigshandel og søfart er kun delvist udnyttet af f.eks. nordamerikaneren David Bushnell (1954). Af mangel på forskning beskrives perioden ved udledninger fra den politiske historie (Brito Figueroa 1963 og 1966, González Deluca 1988). Det er karakteristisk, at den totale mangel på undersøgelser af forholdene på St Thomas har medført, at øen i udenlandske værker omtales som væsentlig, men altid uden størrelser for søfart og handel og uden oplysning om, hvem købmændene var, og hvilken helhed øens økonomi indgik i.

Af værker om fremmede kolonier i Caribien er især de hollandske grundige og inspirerende (Corporaal 1920, de Jong 1966, Kunst 1981). Udenlandsk udenrigspolitisk forskning direkte vedr. spansk Amerikas uafhængighedskamp er bedst repræsenteret ved østtyskeren Manfred Kossoks fremstilling af de tyske staters forhold til Latinamerika (1964) og nordamerikanerne W.S. Robertson om Frankrig, Østrig, Rusland og USAs forhold til Sydamerika (1923-41) og Arthur P. Whitaker om USAs relationer til Latinamerika (1941). Søfarts- og handelsstatistik indgår ikke i arbejderne, der overvejende bygger på studiet af politik fremfor økonomi. Disse udenrigspolitiske afhandlinger udgør sammen med Georg Nørregaards arbejde den mest velkvalificerede forskning blandt den her omtalte litteratur, men berører ikke danske forhold.

Kaperiet i Caribien under den spanskamerikanske uafhængighedskamp er fremstillet af flere historikere. Undersøgelserne bag de publicerede arbejder er overvejende af begrænset kildekritisk værdi, men der er ofte inspiration for videre forskning (Bealer 1937, Franco 1965-66, Duarte French 1975, Vidales 1989). St Thomas' rolle i kaperiet er ikke undersøgt i modsætning til f.eks. havnene i USA og den svenske ø St Bartholomæus.

Den udenlandske litteratur er ikke fuldstændig udnyttet mht. fremstillinger af relaterede emner, dog heller ikke forbigået. Et resultat af litteratursøgningen har været erkendelsen af, at udbyttet er begrænset. Men der findes givetvis specialafhandlinger om f.eks. de spanske og hollandske kolonier, ud over de anvendte, hvor enkelte oplysninger kunne sætte danske forhold i perspektiv.

---

[1] Der henvises generelt til litteraturlisten s. 93-96.

Ved Århus Universitet, Historisk Institut, afleverede John Pedersen i 1976 et hovedfagsspeciale om den politiske side af emnet for nærværende speciale, for årene 1815-1822. Pedersens arbejde er ikke offentligt tilgængeligt, men har været stillet til min rådighed. Hans materialevalg er årsag til en usikkerhed i konklusionerne, hvilket her søges begrænset ved en mere alsidig materialebaggrund (se endv. s. 4 note 3.), og der henvises derfor ikke i det følgende til John Pedersens arbejde. Specialet var baggrund for vejlederen Svend Erik Green-Pedersens pointering af uafhængighedskrigens betydning for perioden i biografierne over Peter von Scholten og Adrian Benjamin Bentzon i Dansk Biografisk Leksikon, 1979 og 1982.

I væsentlig udstrækning har Ole Feldbæks studier i dansk neutralitetspolitik 1778-1783 (1971) givet inspiration til undersøgelsen af både de økonomiske og de politiske interesser under en konfliktperiode.

Materiale

Som følge af den sparsomme forskning har behandlingen af emnet størstedelen af sit grundlag i nye undersøgelser. Det gælder såvel for handel som for politik. Jeg har orienteret mig i et omfangsrigt materiale og deraf udvalgt dele til nærmere gennemgang. Mangelen på statistik om søfart er søgt afhjulpet ved udnyttelse af de danske og sydamerikanske opgørelser for de omhandlede havne, dels indberetninger til Generaltoldkammeret i København (Rigsarkivet) og dels indberetninger til de spanske kolonimyndigheder og siden til flere colombianske ministerier (nationalarkiverne i Caracas og Bogotá). For de sydamerikanske havne er der suppleret med oplysninger fra en lokal avis Gaceta de Caracas, men i andre aviser findes antagelig mere materiale, som ikke er eftersøgt, da det ville være meget tidskrævende. Det er ikke af afgørende værdi for at opnå temaets ønskede bredde. En del af resultatet præsenteres i bilag 1.

Tal for handelen har der ikke været mulighed for at etablere. Der findes imidlertid i Nationalarkivet i Washington et uudnyttet dansk toldmateriale, som trods en bevidst nedsættelse i angivelsen af ladningerne antagelig ville kunne give visse retningslinier.[2] Under de givne omstændigheder er materialet om søfarten således væsentligt for at forstå handelens omfang. Hertil kommer information i myndighedernes indberetninger og korrespondance.

Lokale vestindiske forhold - herunder kolonimyndighedernes politik under den spanskamerikanske konflikt - er belyst ved en gennemgang af den interne korrespondance mellem kommandantskabet på St Thomas og generalguvernementet på St Croix for hele perioden og kommandantens protokoller over korrespondance med f.eks. købmænd, politi og havnevæsen for de "travle" år 1815-1822. Dermed er der skabt en forståelse for baggrunden for de sager, der senere kom op på regerings- eller internationalt plan. Samtidig har disse materialegennemgange vist, at problemkomplekset omkring sydamerikakonflikten var langt større, end de

---

[2] Arkivar Poul Erik Olsen, RA, samt historikeren George Tyson, St Thomas, er konsulteret herom. Materialet er ikke hidtil udnyttet mhp. handelens omfang. - P.P. Sveistrup (1942, s. 95) mente toldbøgerne ikke egnede sig til at lave oversigter over handel. Imidlertid udgør de det bedste eksisterende materiale, og vil alene ved angivelsen af skibenes destinationer udfylde "huller" i havneindberetningerne til Gtk.

officielle indberetninger til København vidner om.[3] Materiale fra politi og retsvæsen er fremdraget vedr. udrustning af kapere på St Thomas eller opbringelse af sydamerikanske kapere til øen. Politiets protokoller for ankomne rejsende og for udstedte udrejsepas har kunnet belyse sydamerikanernes ophold på de danske øer. De nævnte arkivaliegrupper hører under de vestindiske lokalarkiver i Rigsarkivet. For enkelte grupper gælder, at der er "huller" i rækken af bevarede sager og protokoller.

De lokale aviser er i begrænset omfang udnyttet som supplement, foruden visse rejseskildringer og erindringer især forfattet af udlændinge, Montlezun 1818, Hackett 1818 m.fl.

Yderligere indsigt i kapersager samt i den diplomatiske korrespondance med udenlandske myndigheder i Vestindien hidrører fra generalguvernørens arkiv. Hertil kommer en fuldstændig gennemgang af de bevarede sager fra den venezuelanske admiralitetsret for årene 1818-22 i Venezuelas national-arkiv i Caracas. Dette materiale er såvel anvendt til at etablere et statistisk materiale som til at undersøge kaperiet i almindelighed samt opbragte fartøjer under dansk flag i særdeleshed. Endvidere er om kaperforholdene 1821-28 anvendt materiale i det colombianske krigs- og marineministeriums arkiv i Colombias nationalarkiv i Bogotá. Kombinationen af dansk og sydamerikansk materiale om emnet er fornyende for opfattelsen af de sydamerikanske kaperes aktivitet i Caribien. Inddragelse af andre koloniers materiale ville yderligere kunne klarlægge kapernes rolle for handel og politik i perioden, men falder uden for denne undersøgelse.

Til opbygning af en indsigt i den danskvestindiske handelstands forhold har for udvalgte år været benyttet søpasprotokoller i Generaltoldkammeret, skattelister i Rigsarkivets vestindiske reviderede regnskaber og kirkebøger i Landsarkivet for Sjælland og i biblioteket på St Thomas. Borgerskabsprotokollen for St Thomas, i Rådssekretærens arkiv (Rigsarkivet), er gennemgået. Iøvrigt er læst den danskvestindiske handelskorrespondance, der er bevaret som bilag til sagerne ved den venezuelanske admiralitetsret. Hensigten har været at forstå det vestindiske forretningsmønster og at opbygge et biografisk materiale for de vigtigste købmænd i sydamerikahandelen og for personer involveret i kaperi under venezuelansk og colombiansk flag. Forståelsen af de personlige forhold i det lille handelssamfund er nødvendig for at afdække de økonomiske sammenhænge mellem handel, kapervæsen, forsvar og diplomati.

Vedrørende flådeaktiviteterne er i Søetatens arkiv, i Rigsarkivet, gennemgået alle indberetninger fra cheferne på krigsskibene i Vestindien og dertil skibsjournaler og kommandoprotokoller overvejende for tidsrum omkring sydamerikatogter eller kaperopbringelser. Endvidere er fra generalguvernørens arkiv inddraget ordrer til og korrespondance med orlogscheferne. Omfanget af konvojsejlads er tillige belyst gennem havnevæsenets skibslister indsendt af St Thomas Råd til Generaltoldkammeret. For sydamerikatogterne fra 1827 er benyttet den engelske gesandt i Caracas, Robert Ker Porters publicerede dagbog.

Den officielle politik udviklet i regeringen i København byggede på to afgørende forhold: situationen i Europa og forholdene i kolonierne. Danmarks stilling i det nye Europa efter Napoleonskrigene er undersøgt og fremstillet af Georg Nørregaard (1960 og 1969). Nørregaard har kun optrukket ganske forenklede linier af problematikken omkring udviklingen i Latinamerika, men nærværende studium tilsigter ikke en fornyet vurdering af det diplomatiske materiale, der var baggrunden for fremstillingen. Yderligere materiale i Frankrig og især i Spanien ville antagelig kunne belyse forholdene grundigere, men i nærværende under-

---

[3] Bl.a. herved adskiller denne undersøgelse sig fra John Pedersens speciale (Århus 1976), der alene omfattede indberetninger til København og anden korrespondance i ministeriernes arkiver.

søgelse prioriteres kontakten mellem Vestindien og København højere.

De vestindiske myndigheders indberetninger til København udgør et meget omfangsrigt materiale, idet skrivelser afgik fra flere instanser stilet til såvel Generaltoldkammeret, Udenrigsdepartementet, Admiralitetet som til kongen. Gennemgangen har været koncentreret om indberetningerne fra generalguvernøren, der som koloniens øverstkommanderende stod i tættest kontakt til de centrale myndigheder. I forbindelse med visse sager er skrivelser fra Den vestindiske Regering og fra kommandanten på St Thomas endvidere undersøgt. Hvor indberetningerne mangler oplysninger, som myndighederne har villet unddrage f.eks. Generaltoldkammeret eller kongen, udfylder undersøgelsen af den lokale korrespondance såvel som den sydamerikanske ind imellem hullerne. Det gælder f.eks. illegal våbenhandel, konvojsejlads og fremtrædende sydamerikaneres besøg.

Endelig er med udgangspunkt i de vestindiske referatprotokoller (journaler) gennemgået den udgående korrespondance fra København og de kongelige resolutioner m.m. stilet til generalguvernøren. Derimod er undersøgelser af den interne korrespondance ministerierne imellem og med kongen udeladt.

Med speciel forventning om opnåelse af information bagom de officielle indberetninger har en eftersøgning af privat materiale fra de ca 150 danske søofficerer, der var udstationeret i perioden, samt fra de udsendte administrative ledere m.fl., været foretaget på Rigsarkivet, Det kgl. Bibliotek, Marinens Bibliotek, Handels- og Søfartsmuseet samt institutioner på de tidl. danske øer. Derved fremkom enkelte relevante breve, dagbøger og private skibsjournaler, overvejende i privatarkiver i Rigsarkivet. Yderligere privat materiale formodes at eksistere i USA, Venezuela og Colombia, hvor det imidlertid sjældent er afleveret til offentlige institutioner og derfor er svært at spore.

Af trykt materiale er allerede omtalt aviser, rejsebeskrivelser og erindringer. Søofficeren H.B. Dahlerups erindringer (udgivet 1909) har hidtil spillet en stor rolle for fremstillingen af perioden. Dahlerup skrev i stor udstrækning den historie, der siden er skrevet - f.eks. af Jens Vibæk og Ove Hornby videregivet ved lange (ofte indirekte) citater. Jeg refererer i det følgende til opfattelsen i erindringsafskrivningen med betegnelsen "historietraditionen." Dahlerups personlige beretning indeholder mange bemærkelsesværdige udsagn om bl.a. kapere, handel og konvojsejlads, som må vurderes i forhold til det ganske omfattende øvrige materiale.

Desuden er benyttet flere meget omfangsrige venezuelanske materialeudgivelser. Væsentligst er de foreløbig 23 udkomne bind af Simón Bolívars breve og øvrige skrifter for årene frem til 1822, suppleret med en mindre komplet udgivelse for de resterende år. Endvidere er benyttet udgivelsen af general Antonio José Sucres breve samt korrespondance imellem de sydamerikanske officerer og politikere indsamlet af D.F. O'Leary. Disse og andre brevsamlinger, hvoraf yderligere en række er inddraget i dette arbejde, rummer talrige nuancer om relationerne mellem de danske øer og Sydamerika. Bl.a. er der udgivet breve skrevet af sydamerikanere under deres ophold på St Thomas.

Det forskelligartede materiale giver mulighed for at opnå en bred indsigt i periodens relevante forhold og for at arbejde med tendensen i materialet. Tilbage ligger imidlertid kolossale materialegrupper til belysning af detaljer inden for flere emner, f.eks. toldmaterialet i Washington, Den vestindiske Regerings indberetninger, notarialprotokoller fra St Thomas, sydamerikanske aviser og brevsamlinger samt materiale fra andre kolonier i området. Tillige må det formodes, at indberetninger fra USAs vicekonsul og fra den uofficielle preussiske

konsul på St Thomas til deres regeringer kunne have interesse.

Tid og økonomi sætter grænser for arbejdet. Jeg har prioriteret dansk og sydamerikansk materiale fremfor andet, da Rigsarkivet i forhold til det overordnede tema har det mest omfattende og alsidige materiale, og de venezuelanske og colombianske nationalarkiver et uudnyttet og helt centralt materiale omkring de fundamentale emner søfart og kapervæsen. Endvidere har hensynet til den ønskede bredde omfattende både handel og politik medført, at specialisering inden for mange detaljer måtte begrænses.

Definitioner for nationale afgrænsninger

Ved *dansk* forstås forhold og personer hørende under den danske konge, således omfattende kongeriget Danmark, hertugdømmerne og kolonierne. Betegnelsen dansk er dermed bestemt af retsforholdet og flaget. Danskvestindisk er en lokalangivelse under betegnelsen dansk.

Ligeledes må pointeres, at *engelsk, fransk og hollandsk* dækker såvel moderlande som kolonier (engelsk = britisk). *Spansk* bruges her for overskuelighedens skyld overvejende om Spanien og de loyale dele eller de af Spanien kontrollerede dele af imperiet. Hertil hører *royalisterne*, altså spaniere tro mod kongen i Madrid, mens *sydamerikansk* overvejende dækker de oprørske, *republikansk* orienterede dele af spansk Sydamerika.

Når *Colombia* omtales i det følgende, drejer det sig ikke om vore dages republik Colombia men om en kæmpe statsdannelse, mere end fire gange størrelsen af Frankrig, som opstod i 1819 ved forening af oprørerne i kolonierne Venezuela og Ny Granada. Siden indlemmedes tillige Ecuador. Derfor tales der om Venezuela og Ny Granada frem til 1819 og derefter om Colombia. Venezuela er i 1820rne blot en lokalangivelse inden for Colombia, men fra 1830 en selvstændig republik. Panamá var i hele perioden en provins under Ny Granada, dvs. i Colombia fra 1819.

1815-1817

KONFRONTATION MED OPRØRET I DE SPANSKE KOLONIER

Kapitel 2. SØFART OG HANDEL MELLEM ST THOMAS OG SYDAMERIKA

I historieskrivningen er det kendt, at uafhængighedskrigen i spansk Amerika spillede en rolle for St Thomas' økonomi omkring 1820, og at perioden udgjorde et højdepunkt i øens aktiviteter og befolkningstal. Det har imidlertid ikke været forsøgt nærmere at undersøge handelen med Sydamerika.

I det følgende skal handelen 1815-1820 vurderes ved hjælp af dansk og sydamerikansk materiale om søfarten. Dertil inddrages indberetninger fra kolonimyndighederne for at diskutere, hvilken størrelse og betydning denne handel havde. Heri indgår tillige en undersøgelse af købmændene på St Thomas for at vise, hvem der havde interesse i Sydamerikahandelen. Kapitlet lægger op til en videre diskussion af spørgsmålene i de følgende kapitler om handels- og sikkerhedspolitik, idet f.eks. en nøjere fastsættelse af størrelser for handelen pga. et mangelfuldt materiale ikke lader sig gøre.[1]

Udbud og efterspørgsel i Venezuela og Ny Granada

Udbuddet af varer i det nordlige Sydamerika var traditionelt styret af efterspørgslen såvel i Spanien og de spanske kolonier som i det øvrige Europa. Gennem et udbredt smugleri, hvori øerne i Caribien havde den umiddelbare hovedrolle, var varer på trods af spansk monopol blevet udskibet til bl.a. St Thomas. Monopolhandelen gik gradvist i opløsning under krigene i årtierne omkring år 1800, og især USA fik voksende betydning for udenrigshandelen.[2]

Kystegnene leverede plantageprodukter som kakao, bomuld, sukker og indigo, højlandet en voksende mængde kaffe, sletterne tobak, kreaturer og huder. Endvidere opdrættedes muldyr til de sukkerproducerende øer i Caribien; landene var leveringsdygtige i tropiske træsorter, og sølv og guld fandtes i Ny Granada. Selvom landenes produktion faldt under uafhængighedskrigen, var der et stort udbud rettet mod det ikke-spanske marked, når republikanerne havde magten i store områder, og når kaperne gjorde sejladsen farlig for spanierne. Helt afgørende var republikkens sejre omkring 1821.

I Nordeuropa var den venezuelanske Barinas-tobak, kaffen og det tropiske træ efterspurgte varer, og på St Croix anvendtes importerede muldyr på plantagerne. Men alle de anførte varer ankom til St Thomas fra Venezuela og Ny Granada i de omhandlede år, og hovedparten gik videre til andre øer, til Nordamerika og store dele af Europa.

I tiden 1815-1820 var størstedelen af kysten under royalisternes kontrol. De republikanske oprørere havde i perioder magten i det østlige Venezuela og omkring Angostura. På den venezuelanske ø Margarita, hvor de republikanske kapere fra 1817 indbragte deres priser, var

---

[1] Generelt om periodens forhold henvises til de brede værker om øernes historie, hvortil der herefter ikke henvises, med mindre der er uoverensstemmelse i synet på de behandlede forhold: Jens Vibæk: Dansk Vestindien 1755-1848. Vore gamle tropekolonier, bd. 2. Kbh. (1952-53) 1966. - Ove Hornby: Kolonierne i Vestindien. Kbh. 1980, s. 210-229.

[2] Miguel Izard: El miedo a la revolución, la lucha por la libertad. Madrid 1979, s. 89-96. María Elena González Deluca: Navigación. Diccionario de Historia de Venezuela. Caracas 1988, s. 1079f.

der livlig handel.[3]

I Venezuela og Ny Granada efterspurgtes levnedsmidler, især nordamerikansk hvede, og forarbejdede europæiske produkter som tekstiler og isenkram. Disse varer importerede købmændene på St Thomas fra de producerende lande og solgte dem videre eller udskibede selv varerne efter omladning på øen.

Der er pga. eksportforbud kun begrænset omtale af udskibningen af krigsmateriel fra St Thomas, men laster af "tørre varer" har ind imellem omfattet våben. Fra spanske klager og sydamerikansk korrespondance kendes til sydamerikanske indkøb af krudt og geværer på øen.[4]

Passagerfart og postbesørgelse var en anden side af søfarten mellem St Thomas og Sydamerika og udgjorde en væsentlig indtægtskilde for skippere og redere.[5]

Søfarten mellem St Thomas og provinserne Venezuela og Ny Granada - omfang og flag

Havnen på St Thomas var én af Vestindiens mest besøgte. I 1816 var det registrerede antal ankomster til St Thomas 1532, hvoraf 856 var under dansk flag. Antallet var stærkt stigende frem til 1820, hvor 3002 fartøjer blev registreret.[6] Forudsætningerne for denne besejling og for en stor lokal handelsflåde var bl.a. øens status som frihavn og en fordelagtig toldpraksis.[7]

Småskibe sejlede konstant mellem St Thomas og den spanske naboø Puerto Rico, der regnes for at have været den vigtigste samhandelspartner. Større fartøjer sejlede på Europa, Nordamerika og fjernere øer i Caribien, mens overvejende mellemstore fartøjer på 30-100 tons sejlede mellem St Thomas og de sydamerikanske provinser Venezuela og Ny Granada.

Ifølge havnemyndighedernes opgørelser faldt fra 1815 til 1816 det månedlige antal fartøjer udklareret på St Thomas til nordkysten af spansk Sydamerika. Det samlede registrerede antal afgange fra øen til Venzuela og Ny Granada i de godt otte sidste måneder af 1815 var 74 heraf 41 under dansk flag, i 11 måneder af 1816 76 heraf 35 danske. Imidlertid steg antallet

---

[3] 13.2.1819 Bolívar til Rob. Sutherland. Aktiv handel på Margarita pga. priser fra republikanske kapere. Escritos. XIV,638.

[4] Gtk. St Thomas Råds rapp. 1815-20. - Øens eksport af krudt og geværer 1816-20 fik en vis politisk betydning og skal nærmere belyses i kap. 3, 4 og 7. - Det er sædvanligvis ikke muligt at komme bag om den internationale betegnelse "tørre varer" - på engelsk dry goods, på spansk mercancías secas. - Næppe mange danske varer nåede det nordlige Sydamerika, muligvis tekstilvarer fra hertugdømmerne.

[5] Passagerfart jfr. havnevæsenets protokoller. VLP.ank. og VLP.pas - Diverse eksempler på post via S.Th. i Escritos, jfr. stedregister under S.Th. og bilag til sager ved den venez. admiralitetsret. Almirantazgo.

[6] Tallet for 1816 er udregnet til denne fremstilling ud fra månedlige indberetninger til Gtk. Gtk. St Thomas Råds rapporter 1815-20. - Tallene for 1819-35 findes i et håndskrift: Rentekammeret. 352.23. Statistisk Oversigt over Øerne St. Thomas og St. Jan i America udarbejdet af (...) David Hoskiær. 1837. Tallene er publiceret hos J.P. Nissen: Reminiscences of a 46 Years' Residence in the Island of St. Thomas in the West Indies. Nazareth, Pa. 1838, s. 122-72.

[7] Handelsflådens omfang fremgår af: Gtk. Udskrift af St Thomas søpas-protokol 1815-30. - Mht. frihavnsstatus og praksis ved opkrævning af told henvises til H. Lawaetz: Peter v. Scholten. Kbh. 1940, s. 20-24, 30f, 111f. Poul Erik Olsen: Toldvæsenet i Dansk Vestindien 1692-1917. Kbh. 1988, s. 181ff.

HAVNE I VENEZUELA OG NY GRANADA, BESEJLET FRA ST THOMAS

siden kraftigt til nær det tredobbelte i 1825, jfr. bilag 1 statistik nr. 1 A.

Tallene for 1815 og 1816 viser, at Caracas' havneby La Guaira var langt den vigtigste i sejladsen på Sydamerika, angivet ved 31 afgange i 1815 og 36 i 1816. Dernæst havde især Puerto Cabello og Cumaná stor betydning. Vindforholdene er gunstige for fart mellem St Thomas og kyststrækningen fra Cumaná til La Guaira og Puerto Cabello, en sejlads på tre til otte døgn hver vej, men iøvrigt sejledes der på hele kysten fra Rio Orinoco til Chagres i Panamá, jfr. bilag 1 statistik nr. 1 B.

Alle danske såvel som næsten alle fremmede fartøjer er registreret, som om de indtog ladning på øen. For 1817 til 1820 er listerne kun bevaret for nogle få måneder.

Det bevarede sydamerikanske materiale om besejlingen af de omfattede havne er meget begrænset og har ikke tidligere været udnyttet af forskningen.[8] Det består af de lokale aviser og af nogle få protokoller fra havnemyndighederne.

Jeg har koncentreret mig om materialet for La Guaira.[9] Havnelisterne for to måneder af 1815 (yderligere findes ikke for 1815), slutningen af orkansæsonen og begyndelsen af sæsonen for kaffeudskibningen, viser et ganske enkelt mønster, idet spanske og spanskamerikanske fartøjer udgjorde langt størstedelen af farten på havnen. Dertil kom kun fartøjer under tre andre nationer, USA, som den vigtigste fremmede magt, og Danmark og især England med væsentligt færre anløb. De danske fartøjer udgjorde fem af femten ankommende fremmede og to ud af ni afsejlende. Ud over de to danske udklarerede fire lokale til St Thomas.

Disse oplysninger kan nu sammenholdes med de danske tal for St Thomas jfr. ovf. De fem ankomster under dansk flag fordelte sig på tre forskellige fartøjer. Et kom fra den hollandske ø Curaçao og ses slet ikke at være udklareret fra den danske ø. Et andet udklareredes to gange til La Guaira under engelsk flag. Kun ét af de ankomne fartøjer blev på St Thomas registreret som dansk og havde første gang Cumaná, anden gang La Guaira som destination. Mht. nationaliteten er der således sporet en usikkerhed, som det sydamerikanske materiale yderligere forstærker jfr. flg:

Tre fartøjer ankom til La Guaira fra St Thomas uden angivet nationalitet, dvs. at de var lokale, altså spanske, men på St Thomas var de registreret som danske. Det ene fartøj var sejlet via Curaçao, et andet via Puerto Cabello, og det sidste direkte til La Guaira. Men alle havde altså skiftet flaget ved ankomsten til La Guaira og skiftede tilbage til dansk, da de siden ankom til St Thomas igen. Det var således udbredt, at fartøjer med dansk flag tillige, alt efter havnen de anløb, førte et andet flag, i disse tilfælde engelsk eller spansk. Fartøjerne må have haft (mindst?) to sæt papirer, og værdien af at opregne nationalitet for fartøjerne er derfor ringe. Derimod må interessen samle sig om det samlede antal fartøjer i farten. Ialt

---

[8] Monografier om Venezuelas økon. historie beklager den manglende indsigt i forholdene (F. Brito Figueroa: Historia económica y social de Venezuela. Tomo 1. Caracas 1966, s. 189; Izard, s. 96), ingen synes at have forsøgt at udnytte det dog eksisterende materiale. Det kommer senest til udtryk hos González Deluca jfr. note 2, hvor der for denne periode anvendes tilfældige oplysninger fra udenlandske værker.

[9] Det her udnyttede materiale kan suppleres med lignende spredte data i AGN, Real Hacienda, med lister for Puerto Cabello. Endvidere ville en gennemgang af aviser for byer som Cartagena og Maracaibo muligvis kunne give lokale oplysninger. Et sådant arbejde er fundet for omfattende til nærværende undersøgelser. De flg. tal ses uddybet og med angivelse af kilder i bilag 1, statistikkerne nr. 2 for 1815 og 3 for 1819.

var der i La Guaira fem ankomster fra St Thomas og seks afgange til øen.

To - måske tre - af fartøjerne foretog trekantsejlads, og det giver anledning til at formode, at de danske tal for farten på Venezuela er for lave.

For hele året 1819 var antallet af ankomster til La Guaira stadig domineret af det spanske flag, og blandt de fremmede var de fleste fortsat fra USA. Så hører overensstemmelsen dog op, idet engelske, franske, hollandske og danske i nævnte rækkefølge alle var repræsenteret med over 10 ankomster, Sverige med 3, Hamborg og Sardinien med hver én.

Langt flere nationers fartøjer sejlede således på den endnu af kolonimagten kontrollerede havneby i 1819 end i de anførte to måneder af 1815. Forholdsmæssigt var det danske flag ikke så stærkt repræsenteret som i 1815.

De danske havnelister for 1821 og årene derefter viser, at mange danske, engelske, franske, hollandske og spanske fartøjer, der sejlede fast mellem St Thomas og Sydamerika, en eller flere gange skiftede flaget ud med et af de andre.[10] Der er ingen grund til at mene, at forholdene 1816-1820 skulle have været anderledes end 1815 og 1821. Det er svært at fastslå ejerforholdet, men flere oplysninger peger i retning af, at et antal af øens registrerede redere reelt ikke var bosat på stedet. Når en reder havde dobbelt borgerskab, f.eks. i Venezuela og på St Thomas samtidig, kan skattelisterne eller en officersrang fra borgermilitsen i nogle tilfælde understøtte formodningen om bopælen. Men når fartøjer blev indregistreret pro forma i andres navne, er det langt sværere at gennemskue forholdet. I nogle tilfælde har undersøgelserne i Nationalarkivet i Caracas og i Rigsarkivet afklaret forholdene.[11]

Selvom der ikke findes opgørelser fra St Thomas for 1819 (dog antagelig en toldbog i Washington), og det derfor ikke er muligt at vurdere tallene ved sammenligning, må interessen fortsat knytte sig til det samlede antal sejladser. Ikke mindre end 36 fartøjer registreredes som afgået fra St Thomas (mod 35 i 11 mdr. af 1816 i flg. de danske tal i statistik 1 B), og hertil kan føjes en række, der efter afgang fra den danske ø havde anløbet en anden, sædvanligvis venezuelansk havn, inden ankomsten til La Guaira. Det gjaldt bl.a. for fire danske fartøjer.

Søfarten mellem St Thomas og Venezuela samt Ny Granada 1815-1820 har på det foreløbige grundlag vist sig at være ganske omfattende i antal sejladser. Der er konstateret en usikkerhed mht. angivelsen af nationalflag og vedr. antallet af sejladser, der pga. trekantfart var større, end de danske oplysninger umiddelbart viser.[12]

Købmænd og redere på St Thomas

Købmændene på St Thomas var en uensartet gruppe borgere; mange var indvandret fra andre øer, USA, Sydamerika og Europa, og dertil kom en række lokale danskvestindere.

I 1815 var der på øen registreret ialt 104 redere og rederier. Hovedparten bestod af en

---

[10] Gtk. St Thomas Råds rapporter.

[11] Der redegøres nærmere herfor i kap. 7. - Skattelister jfr. Matrikel. - Skibshandeler kunne muligvis vise fiktive ejerskift men er ikke undersøgt, da materialet er meget omfangsrigt, og nationaliteten under de givne forhold ikke er af afgørende betydning for handelen.

[12] Mht. trekantsejladsen bekræftes den yderl. af havnelisten for Cap Henry i Haïti. Gazette Royale D'Hayti. 14.8.1817. (et eksemplar af avisen findes i DUA Korrespondanceakter II).

ejer, der selv førte sit skib, ydede passagerbefordring og udbød fragt til købmændene. En del af disse redere fik kun udstedt søpas én gang, antagelig blot for at skaffe sig danske papirer, der kunne være af betydning som neutralitetsmærke under uroen i området, jfr. kapitlerne 3 og 11. Siden har de ladet sig registrere på en anden ø, eller fartøjet er blevet solgt. Af de 110 redere i 1820 var kun 22 (måske 23) gengangere fra 1815. Blandt disse hjemmehørende redere på øen var bl.a. de rigeste købmænd med flest fartøjer.[13]

Øens største skibsreder, Jean Mathieu Souffront, havde i 1815 fem fartøjer. Hans skibe sejlede i disse år på bl.a. Bordeaux, Amsterdam og Hamborg såvel som til La Guaira og op ad Orinoco floden i Venezuela samt til Santo Domingo.

Alexander de Castro var en anden af øens rigeste købmænd og redere. 1815 havde han søpas til 6 mindre fartøjer, der gik til de fleste havne på Venezuelas kyst og til forskellige caribiske øer. 1817-1819 afsendte han tre gange et af sine skibe til Bordeaux. De Castros aktiviteter var imidlertid langt mere omfattende, end hans flåde vidner om, og i fremgang i denne periode. Han kan have haft fartøjer indregistreret under fremmede flag. - Alene to retssager vedr. et engelsk og et dansk fartøj opbragt ved Venezuela i 1818 og 1819 vidner om, at denne danske købmand havde betydelige laster af sydamerikanske varer bestemt til St Thomas på andres fartøjer.[14]

Flugten fra Sydamerika pga. krigen bragte såvel royalistiske som republikanske købmænd til St Thomas. Esteban Sebastian Molowny fra Caracas er et eksempel på de sidste. Han boede på øen i hvert fald 1815-1822, var en ven af general Bolívar og fungerede som agent for republikanerne. Der sendtes bulletiner til ham om krigens gang. Straks fra den danske overtagelse af øerne i 1815 benyttede myndighederne Molowny som spansk tolk, og således er han et eksempel på den kontakt, de danske myndigheder på øen havde til de sydamerikanske flygtninge. - Efter republikanernes sejr bosatte han sig atter i Caracas.[15]

Øens "bedste" handel

Selve handelen mellem St Thomas og Sydamerika findes der ingen opgørelser over. Søfartsstatistikken og indberetninger til København benyttes derfor mhp. at vurdere handelens omfang og betydning for øen.

I januar 1821 skrev generalguvernøren til udenrigsminister *Niels Rosenkrantz*, at der fra Sydamerika var gjort store indkøb og bestillinger på St Thomas og allerede afsendt varer for en million piastre. Det fremgår af sammenhængen, at det var et bemærkelsesværdigt stort

---

[13] Oplysningerne til dette afsnit er fra Gtk. Udskrift fra St Thomas søpasprotokol og St Thomas Råds rapp. samt VL Rådssekretæren på St Thomas. Borgeredsprotokol.

[14] Gtk. St Thomas Råds rapporter og Udskrift af St Thomas søpasprotokol. - Algiersk søpas. - Specielt om de Castro: Almirantazgo. 1, 172-92 og 5, 56-84; øget ejendom: Matrikel 1815-30; omtales endv. s. 42, 44 og 45.

[15] Om venskab med Bolívar og information sendt til Molowny. Escritos. IX,102f. - Republikanernes kontaktperson til britiske officerer. James Hacket: Narrative of the Expedition (...). London 1818, s. 42 og 47f. og O'Leary. Bd. 8, 463. - Sendte 1819 varer til Margarita. Correo del Orinoco. Prensa heróica. Caracas 1968, s. 269. - Nævnes som tolk i VL Rådet S.Th. Lokal kopibog 1815 nr. 46, 1817 nr. 738 og 1818-19 nr. 293 og 300 samt 15.8.1815 Gen.guv. til Meléndez. VLG.32.I.47. - 1820 dansk borgerskab. VLK. Referatprot. 239. - Dansk søpas til en bark 13.7.1821. Gtk. Udskrift af St Thomas Søpasprot.

beløb, men det anførtes ikke, hvor lang tid udførslen strakte sig over. Iøvrigt er oplysningen en del af en argumentation for krigsskibsaktiviteten i farvandet og således muligvis tendentiøst tilpasset sammenhængen, hvori den indgår. Lignende oplysninger kendes ikke for årene forud.[16]

En oplysning af denne art kan søges underbygget i havnevæsenets skibsafgangslister, der imidlertid ikke angiver ladningernes størrelse og værdi. Overhovedet er dét et problem ved anvendelsen af den søfartsstatistik, der allerede er redegjort for.[17] Hertil kommer, at for St Thomas er antallet af skibslister kun komplet for 1815 og for årene fra 1821 og frem, næsten fuldstændigt for 1816 men yderst mangelfuldt 1817-1820. På den anden side vidner omfanget af farten mellem øen og kontinentkysten om en væsentlig handel, blot ved vi hverken, hvor meget eller af hvilken betydning handelen var for øens samlede aktiviteter. Dansk og sydamerikansk materiale supplerer hinanden ved at fylde "huller" ud og giver desuden mulighed for at diskutere, om angivelserne svarer til den reelle fart, jfr. ovf. om sejladsen i 1815 mellem St Thomas og La Guaira. Størrelsen og værdien af ladningerne kan heller ikke det sydamerikanske materiale for denne periode belyse.

Mht. handelens betydning er bevaret forskellige udtryk fra samtiden. Generalguvernør *P.L. Oxholm* oplyste i januar 1816, at handelen med de spanske dele af Sydamerika var "øens bedste". Generalguvernør *A.B. Bentzon* underrettede to år senere kongen om, at handelen på kysten mellem La Guaira og Panamá var den eneste overskudsgivende.[18]

Disse enkle vurderinger må ikke ukritisk tages for deres pålydende, da de faldt som argumenter for egne holdninger i generalguvernørernes indberetninger (bl.a. jfr. s. 22). Iøvrigt underbygges de ikke af havnevæsenets skibslister, der vidner om, at farten på Puerto Rico var mere omfattende.[19] Selvom den livlige fart på naboøen i stor udstrækning bestod af små fartøjer, synes det usandsynligt, at sydamerikahandelen i varemængde skulle have overgået den. Men generalguvernørernes udsagn kan imidlertid give anledning til at overveje, om søfartsstatistikken underdriver søfarten og dermed handelen med kontinentet.

Politisk pres fra de spanske myndigheder, jfr. s. 19 og 23, synes at have været årsag til, at visse fartøjer fra slutningen af 1815 og fremover ikke udklarerede direkte til republikanske havne på kontinentkysten (f.eks. Margarita og i 1815 Cartagena jfr. statistik nr. 1 B). Herved finder faldet fra 1815 til 1816 med stor sandsynlighed sin forklaring. Endvidere foregik som vist en vis trekanthandel, f.eks. med den hollandske ø Curaçao som trediepart, hvorfor farten også på de royalistiske havne som La Guaira og Puerto Cabello var større end angivet hos

---

[16] 14.1.1821 Gen.guv. til Rosenkrantz. DUA. Beretninger. Jfr. s. 68f. - Spanske piastre (en af de vigtigste møntenheder på S.Th.) regnedes for lig den amerikanske dollar. Dens vægt var en smule mindre end den danske specie, men regnedes på øerne som 1:1. I Danmark var kursen imidlertid 1 piaster = 1 7/8 rbd. sølv (1 specie = 2 rbd. sølv). En million piastre er altså knap 2 millioner rbd. sølv. Jfr. J. Wilcke: Specie-, kurant- og rigsbankdaler. Kbh. 1929, s. 441, 444 og 452. Iøvr. har cand. mag. Gert Posselt introduceret mig til Den kgl. mønt- og medaillesamlings bogsamling. Samtidens handelslitteratur bekræfter Wilcke og her skal især fremhæves Georg Thomas Flügel: Cours-Bettel. 7. udg. Frankfurt 1834, s. 66 om piastre og dollar, som regnet i Colombia, og s. 207 møntforhold på S.Th.

[17] Under arbejdet med materialet er fartøjernes størrelser undersøgt for visse år vha. oplysningerne ved udstedelse af søpas. Lasten forbliver ukendt. Gtk. Udskrift af St Thomas søpasprotokol.

[18] 15.1.1816 Oxholm til Gtk. Gtk. Vestind. jrn. 1816, nr. 362. - 9.1.1818 Bentzon til kongen. VLG.24.79.

[19] Gtk. St Thomas Råds rapporter.

havnemyndighederne.

Det er endvidere rimeligt at antage, at fortjenesten ved handel i "krigszonen" i Sydamerika var langt større end ved den daglige fart på Puerto Rico, hvorved vurderingerne som den "bedste" handel og eneste overskudsgivende - eller blot den mest fordelagtige - kan have været berettigede.

* * *

Ud fra sammenligningen af undersøgelserne af det danske og det sydamerikanske materiale samt efterfølgende overvejelser om politiske årsager til ikke at udklarere til republikanske havne finder jeg, at søfarten var større, end undersøgelserne hver især viste. Endvidere at søfarten på Sydamerika rimeligvis var rammen om øens i økonomisk sammenhæng vigtigste handel i perioden 1815-1820. Derimod var denne handel ikke nødvendigvis den mest omfangsrige i varemængde. Nærmere undersøgelser af den øvrige handel i Caribien ville kunne uddybe indsigten.

Endelig skal det fremhæves, at den danskvestindiske sydamerikahandel indgik i et handelssystem, der dækkede hele det nordatlantiske område. En væsentlig del af varerne førtes på handelsfartøjer under dansk flag hjemmehørende på St Thomas. Imidlertid må der mht. farten på Sydamerika tages forbehold vedr. angivelser om nationalitet, mens den samlede søfart er et vigtigt udtryk for handelsaktiviteten, idet der for langt størstedelen indgik omladning på øen. De følgende undersøgelser vil yderligere belyse handelen og skal bl.a. anvendes til at diskutere nuancer af de økonomiske forhold.

Kapitel 3. DANSK NEUTRALITETSPOLITIK OVER FOR SPANIEN

" - *Skulde det Spanske Amerika giøre sig uafhængig, faaer man der endnu vanskeligere Forhold at iagttage, saa hvis jeg giør nogle Bommerter saa stoler jeg paa Dem at hielpe mig ud deraf. Gid De var vel hiemme igien og vor Konge fornøjet med sin Reise.*" London 6. januar 1815. Generalguvernør for de danske vestindiske øer P.L. Oxholm til udenrigsminister Niels Rosenkrantz. DUA. jfr. s. 20 note 17.

Konflikten i spansk Sydamerika fik fra 1815 en rolle i dansk handels- og sikkerhedspolitik. I det følgende vurderes den prioritering, som kolonimyndighederne og regeringen foretog mht. handelsinteresser og sikkerhed. Målet er at give en karakteristik af den danske neutralitetspolitik under konflikten.

Udviklingen i forholdet til Spanien undersøges i dette kapitel frem til begyndelsen af 1817. Det umiddelbare problem var et stort antal flygtninge på St Thomas. I kapitel 4 behandles forholdet til de sydamerikanske oprørere og endelig sammenfattes periodens danske udenrigspolitik.

Frederik VI stod Napoleonskrigene, Freden i Kiel og Wienerkongressen igennem som regent, men havde mistet det ene af sine kongeriger. Kongen og hans lande stod uden "venner", dvs. uden alliancer med stormagterne til at sikre Danmarks eksistens. Det var udgangspunktet, da de vestindiske øer skulle overtages efter den engelske besættelse. En ny udenrigspolitik skulle udvikles, og den umiddelbare opmærksomhed skønnes at have været samlet om England og Rusland, men besiddelsen af kolonierne i Vestindien gjorde desuden Frankrig og Spanien til vigtige europæiske magter, som Danmark måtte indrette sig efter.[1]

Sydamerikanernes hyldest til kong Frederik 1815

Ved generalguvernør P.L. Oxholms overtagelse af myndigheden over St Thomas den 15. april 1815 modtog han hyldestskrivelser fra flere grupper af øens indbyggere. En sådan hyldest til kongen og til generalguvernøren afleverede de venezuelanske flygtninge på øen. Efter tilbagegang for republikanerne i Venezuela omkring juli 1814 havde mange forladt kontinentet og havde slået sig ned på de vestindiske øer, bl.a. St Thomas. Oxholm svarede med at udtale, at den danske konges hånd hvilede beskyttende over udstødte af alle nationer.[2]

Af politiets protokoller for St Thomas kan det konstateres, at folk fra Venezuela konstant ankom og afrejste, heriblandt flere fremtrædende republikanske officerer og politikere. Oxholms svar var stilet til en vis *Martín Tovar*, der havde været vicepræsident i den første venezuelanske republik 1811-12, fra 1814 bosat på St Thomas.[3]

En gruppe sydamerikanere forblev på øen i en årrække. En folketælling fra juli 1815

---

[1] Om forholdet til Rusland og England: Georg Nørregaard: Efterkrigsår i dansk udenrigspolitik 1815-24. Kbh. 1960, s. 10, 42f., 173f.

[2] 19.4.1815 publiceredes hyldestadresserne i Sankt Thomæ Tidende. - 21.4.1815 S.Th. Gen.guv. til Lino de Clemente, M. Tovar y otros señores de Venezuela. Afskrift. Fundación John Boulton. C1.18, 27-28.

[3] VLP.ank. og VLP.pas. - Om Tovar jfr. note 2 og Diccionario de la Historia de Venezuela. Caracas 1988. Omtales endv. s. 22f.

opregnede, at af byen Charlotte Amalies hvide mandlige befolkning, fra 16 år og derover, på ialt 663 personer var 138 emigranter fra "den spanske kyst." Således udgjorde sydamerikanerne godt 20%. De sydamerikanske hvide kvinder har antagelig udgjort et større antal end mændene, da netop de sammen med børn og ofte nogle få husslaver sendtes i eksil under krigen. Af byens befolkning på knap 6.000 var imidlertid langt størstedelen farvede frie indbyggere og ufrie slaver, og blandt disse grupper var ligeledes mange fra Sydamerika. Sydamerikanerne har således udgjort en anselig del af byens befolkning, skønsmæssigt omkring femhundrede personer eller måske flere.[4]

Flygtningenes politiske mål var Venezuelas selvstændighed og dermed økonomisk frihed mht. produktion og handel. De fleste var revolutionære i statsretlig forstand (republikanere), men ønskede ingen social omvæltning. Eksilet var en følge af støtten til den væltede republik; det var en venteposition og for nogle et udgangspunkt for den fortsatte kamp mod spanierne og for at skaffe midler og materiel til denne kamp bl.a. ved udrustning af kapere.[5]

Få uger efter den danske overtagelse af øerne gjorde en del af den frie farvede befolkning krav på ligestilling med de hvide. Kommandanten på St Thomas skrev til generalguvernøren om et komplot af flere hundrede rasende mennesker, hvoraf sandsynligvis en stor del var oprørere fra Santo Domingo og den spanske kyst. Den vestindiske regering indberettede til København om demonstrationer af farvede revolutionære fra kontinentet og Haïti.[6]

Undersøgelserne bagefter tegnede et ganske andet billede. Demonstrationerne udsprang formentlig af problemer oplevet af den lokale danske farvede befolkning. En mand fra den engelske ø Tortola blev forvist som delagtig i manifestationerne, mens ingen andre udlændinge blev udpeget. Inspirationen er således alt, hvad det er rimeligt at tilskrive de fremmede kolonier og da først og fremmest Haïti, hvor den farvede befolkning havde magten. Men det er i denne sammenhæng interessant nok, ligesom det billede af revolutionære sydamerikanere, der blev fremstillet over for myndighederne i København.[7]

St Thomas oplevede en befolkningstilvækst pga. krigen i Sydamerika. Hermed fulgte en tilførsel af kapital og øget økonomisk aktivitet. Der er her berørt forhold vedr. nogle lokale problemer af betydning for de økonomiske og udenrigspolitiske interesser. De mange hundrede sydamerikanere blev straks en udfordring til dansk sikkerhedspolitik.

---

[4] Om langvarige ophold vidner f.ek. Bolívars breve til sin fætter på øen, José Leandro Palacios m.fl. Escritos bd. IX-XX. - 25.7.1815 Folketælling for Charlotte Amalie sign. v. Holten. Gtk. Vestind. journalsag nr. 722. - Om kvinder på S.Th. jfr. undersøgelser i AGN. Gobernación y Capitanía General. Correspondencia 1815, tomo CCLVII, f. 47-270. - Antallet 500 er et skøn, da antallet af frie farvede sydamerikanere ikke kan fastsættes. Om hvide kvinder og slaver vidner ankomsten af rejsende; én mand var ofte ledsaget af flere kvinder og en til flere slaver. VLP.ank.

[5] Af generelle værker om Venezuelas og Ny Granadas selvstændighedskamp kan fremhæves arbejder af Miguel Izard og John Lynch samt bolívarbiografierne af Gerhard Masur og Augusto Mijares.

[6] 11.5.1815 Kommandanten til gen.guv. Bilag til 2.6.1815 Vestind. Regering til Gtk. Gtk. Vestind. journalsag nr. 298.

[7] 12.7.1815 Gen.guv. til kongen. VLG.32.I.40.

Øerne tvunget til egen udenrigspolitik

Allerede inden for de første uger under dansk flag opstod probemer af udenrigspolitisk karakter. Guvernøren på den spanske naboø Puerto Rico sendte i slutningen af april et krigsskib til St Thomas med krav om udlevering af to fartøjer. Guvernøren hævdede, at de var røvet af oprørerne fra de spanske kolonier. Endvidere krævede de spanske myndigheder våben fra et af fartøjerne og en oprører ved navn Joly udleveret samt ønskede, at republikanernes kapere skulle nægtes adgang til øen og forfølges.

Generalguvernøren fik overdraget sagen og besluttede, at det ene fartøj i havnen på St Thomas skulle udleveres, da ingen gjorde retmæssigt krav på det. Det andet var sejlet. Ligeledes blev de fleste våben udleveret, men Joly, som formodedes at have forladt øen, afviste man at udlevere.

Franskmanden *Nicolas Joly* tjente i perioder de venezuelanske republikanere som søofficer og kaperfører. Han spillede en central rolle i det caribiske kapervæsen og ejede en række fartøjer. Han registreredes som indrejst på St Thomas den 11. april 1815 og fik den 25. april udrejsepas, hvilket gav anledning til at tro, at han var rejst.[8]

Så snart sagen var ekspederet ankom et andet spansk orlogsfartøj. Det var udsendt fra Sydamerika af den øverstkommanderende for de spanske tropper, der netop var ankommet for at generobre de oprørske kolonier, general *Pablo Morillo*. Generalen ønskede 34 spanske "forbrydere" på St Thomas arresteret. Kommandanten henviste til generalguvernøren på St Croix. Oxholm befalede straks kommandanten, at alle på øen var under beskyttelse af dansk lov og kunne rejse, når de ønskede det. Ingen skulle udleveres. Fra St Thomas blev som den eneste imødekommelse udleveret nogle reklamerede både.

Det viste sig, at den tidligere udsending fra Puerto Rico samtidig uanmeldt befandt sig på St Thomas. Denne lyssky adfærd skabte hos de danske myndigheder særlig modvilje over for de vidtrækkende krav. Oxholm indberettede løbende om sagerne til udenrigsminister Rosenkrantz i København.[9]

Hverken guvernøren på Puerto Rico eller general Morillo i Sydamerika var tilfreds. Morillo meddelte Oxholm, at dennes skrivelse var ekspederet til kongen i Madrid, da afvisningen af at udlevere spanierne stred mod folkeretten. Det førte siden til en meningsudveksling mellem København og Madrid.[10]

Morillo bad samtidig de danske myndigheder om at anholde et fartøj, der efter forlydender

---

[8] 21.4.1815 Salvador Meléndez, guv. Puerto Rico, til kommandanten. - 28.4.1815 Gen.guv. til kommandanten. - 29.4.1815 Gen.guv. til Salvador Meléndez. VLG.32.I.32. - 1.5.1815 Gen-.guv. til kommandanten. DUA. England I e. Sager vedr. tilbageleveringen af de danske kolonier i Øst- og Vestindien efter fredsslutningen 1814. - Jolys ankomst og pas: VLP.ank. og VLP.pas. - Om Nic. Joly: Fco. A. Vargas: Nuestros próceres navales. Caracas 1983. Bd. I, s. 311f. og Carlos Vidales: Corsarios y piratas (...). Ibero-Americana, Nordic Journal of Latin American Studies. Vol. XIX. Stockholm 1989, s. 14f.

[9] 13.4.1815 Pablo Morillo til kommandanten. - 15.5.1815 Kommandanten til gen.guv. - 16.5.1815 Gen.guv. til kommandanten. - 19.5.1815 Gen.guv. til Pablo Morillo. - 6.5., 15.5. og 29.5.1815 Gen.guv. til Rosenkrantz. Alle skrivelser eller afskrifter deraf i DUA. jfr. note 2.

[10] 30.6.1815 Morillo til gen.guv. DUA. Korrespondanceakter II. - Om det diplomatiske efterspil mellem Kbh. og Madrid, her s. 30.

skulle komme fra England med våben til oprørerne. Det var imidlertid for sent. I juni 1815 lagde fartøjet ind til St Thomas med opgivet last af tørre varer. Da lasten var bestemt til udførsel blev indholdet ikke undersøgt, meddelte generalguvernøren i sit svar til Morillo og tilføjede, at iøvrigt var eksport af våben til oprørerne forbudt. - Fartøjet fortsatte til Jamaica, hvor oprørslederen Simón Bolívar befandt sig, og derfra videre til den sydamerikanske havneby Cartagena, der var under republikanernes kontrol.

Siden kom nye henvendelser fra general Morillo vedr. våbentransporters brug af St Thomas på vej fra Europa til de sydamerikanske oprørere.[11]

Sagen om Nicolas Joly fik et langt forløb. Han opholdt sig fortsat på St Thomas i maj og juni. Mødt med nye krav fra guvernøren på Puerto Rico valgte Oxholm at udvise franskmanden begrundet med anklagerne mod ham og truede med udlevering, hvis Joly vendte tilbage. Således opgav Oxholm den lovede beskyttelse af alle på de danske øer for at tilfredsstille den nære nabo. I september var Joly atter på St Thomas, hvor politiet pågreb ham. Kommandanten ønskede ham sendt til et fremmed sted, men Oxholm ville have ham afhørt. Umiddelbart efter flygtede Joly og blev fulgt fra øen af omkring ti andre flygtninge, der var bange for anholdelse.[12]

Visse af de spanske krav var forholdsvis uproblematiske og andre særdeles vanskelige. Mht. udlevering af spanske fartøjer og materiel vurderedes sagen ud fra almindelig ejendomsret, og anmodningerne måtte efterkommes. Kravet om forfølgelse af kapere kan sættes i forbindelse med de to reklamerede fartøjer, der efter al sandsynlighed var tiltænkt kapervirksomhed. De danske myndigheder havde efterlevet de spanske ønsker og kunne snart yderligere henvise til retsforfølgelsen af de implicerede i sagen om en kaper udrustet på St Thomas under dansk flag, jfr. s. 20. Så vidt var der ingen væsentlige uoverensstemmelser.

Anderledes forholdt det sig med kravene om udlevering af flygtningene fra Sydamerika. For så vidt spanierne betragtede dem som oprørere mod det etablerede system, kunne indsatsen mod dem isoleret betragtet kun falde overens med danske interesser. Fremmede flygtninge var sat i forbindelse med den sociale uro, hvilket yderligere måtte tale imod deres eksil på øen. Imidlertid fremførte generalguvernøren St Thomas' frihavnsstatus som argument for, at alle havde adgang til øen og ikke skulle frygte forfølgelse fra myndighederne. Joly havde intet kriminelt gjort på dansk jord, og der var ikke beviser for hans ulovlige færd andre steder. Efterlevelse af kravet om udlevering af Joly og de 34 andre oprørere ville derfor være et brud på retspraksis og fortsat krav herom en udfordring til dansk suveænitet.[13]

Argumentet om frihavnen viser de økonomiske interesser, der knyttede sig til de oprørske spanske kolonier. Oxholms forventninger om snarlig selvstændighed udtrykt i januar synes ikke i løbet af 1815 at have ændret sig,[14] og der var som anført en betydelig søfart på Venezuela i 1815. Tillige var det store antal flygtninge en væsentlig årsag til byens vækst og

---

[11] Gtk. St Thomas Råds rapp. 17.6. og 22.6.1815 korvet Dart. - 12.9. 1815 Gen.guv. til Morillo. VLG.32.I.49. - 14.9.1815 Gen.guv. til Rosenkrantz. - 15.12.1815 og 17.1.1816 Morillo til gen.guv. DUA. Korrespondanceakter II. - 14.7.1815 Bolívar til Luis Brión. Escr. VIII, 48f.

[12] 29.5.1815 Puerto Rico, Meléndez til gen.guv. Bilag til 26.6.1815 Gen.guv. til Gtk. Gtk. Vestind. journal. 399.1815. - 5.8.1815 Gen.guv. til Meléndez. VLG.32.I.43. - 6.9.1815 Gen.guv. til Rosenkrantz. DUA. jfr. note 2. - 14.9.1815 Gen.guv. til Gtk. Gtk. Vestind. journal. 948.

[13] 20.12.1816 Gen.guv. til Morillo. VLG.32.II.5.

[14] 15.1.1816 Gen.guv. til Gtk. Gtk. Vestind. journalsag nr. 447.

øgede økonomiske aktiviteter. Da samtidig handelen med den spanske naboø Puerto Rico var overordentlig vigtig, var forholdet til begge parter i konflikten afgørende for St Thomas, og der kunne være grund til at tilgodese dele af begge parters interesser.

Frihavnen er endvidere knyttet til våbentransporternes brug af St Thomas som transithavn. Det forbud mod eksport af våben, Oxholm henviste til over for Morillo, var af ringe værdi set fra spansk side, da det ikke betød kontrol af transitladningerne. Det var væsentligt at kunne hævde forbudet rent formelt, men spanierne kunne snart fremføre adskillige sager af lignende art. En kendsgerning er det, at der netop ved spaniernes fremgang under general Morillo var mulighed for at spekulere i krigsforsyninger, og spekulation under konflikter havde været øens økonomiske grundlag gennem årtier. Ikke desto mindre ønskede Oxholm fremover indberetninger om skibsafgange til oprørernes havne.[15]

Endnu et spanskvenligt hensyn, som generalguvernøren havde i overvejelse, var det gamle danske territorialkrav på øen Krabben. Efter pligtskyldigst at have manifesteret kravet over for guvernøren på Puerto Rico, skrev Oxholm i september til Rosenkrantz, at det var formålsløst. Uden mulighed for at importere slaver var øen værdiløs, og Oxholm foreslog, at sagen kunne bruges i forhandlinger med spanierne og bortfalde ved opnåelse af fordele fra deres side. - Denne problematik kan ikke tillægges betydning på linie med de økonomiske interesser og hensynene til den politiske situation i Europa, men kongen tillagde sagen betydning.[16]

De spanske krav var blevet besvaret med efterlevelse af nogle og afvisning af andre for at tilgodese de lokale interesser. Imidlertid udsprang hele problematikken af de mange flygtninge på øen, og de danske myndigheder modtog fortløbende indsigelser fra den spanske general Morillo. Hverken for spanierne eller danskerne var problemerne løst.

Spansk blokade af St Thomas og generalguvernørens initiativ til at udruste en flåde

De spanske ønsker om udlevering af oprørere havde ført til en søofficers uanmeldte landgang på St Thomas i maj. Af en skrivelse fra Oxholm til Generaltoldkammeret om begivenhederne fremgår det endvidere, at to orlogsbrigger lå ud for havnen for at anholde flygtede spaniere på ind- og udgående fartøjer, og at yderligere en fregat var i vente. Dansk territorium samt den frie adgang dertil blev således krænket. Den spanske orlogstilstedeværelse må opfattes som en blokade af havnen.

Inden den engelske besættelse i 1807 havde danske orlogsfartøjer været udstationeret i Vestindien, og det blev i 1814 besluttet at udsende en fregat. Krigsskibet afgik fra København men totalforliste ved Skagen. Den nye generalguvernør over de danske vestindiske øer P.L. Oxholm befandt sig i London, hvor han modtog underretningen om forliset.

Ved årets udgang skrev Oxholm til udenrigsdepartementet, at freden mellem England og USA overflødiggjorde udsendelsen af et krigsskib til Vestindien. Det ubekymrede syn på situationen var allerede en uge senere blevet forstyrret. Oxholm skrev til udenrigsminister

---

[15] 8.9.1815 Kommandanten til havnemesteren. VLK. Kopibog. - 15.12.1815 og 17.1.1816 Morillo til gen.guv. DUA. Korrespondanceakter.

[16] 5.8.1815 Gen.guv. til Meléndez, Puerto Rico. - 15.9.1815 Gen.guv. til Rosenkrantz. VLG.32.I.44 og 54.

Rosenkrantz om forholdet til Haïti, den tidligere franske koloni Saint Domingue, hvor den farvede befolkning havde taget magten og udråbt republikken. Haïti var før den engelske besættelse af de danske øer en vigtig samhandelspartner, men landet var ikke anerkendt af Frankrig eller af nogen anden magt, og det var grunden til generalguvernørens bekymring. Haitianerne havde som alle andre adgang til frihavnen på St Thomas, og Oxholm frygtede, at de af de danske myndigheder ville kræve anerkendelse som selvstændig nation med ret til at indsejle under republikkens flag.

Denne henvendelse til udenrigsministeren afsluttede Oxholm med citatet ved kapitlets indledning, der for første gang viser bekymring vedr. situationen i spansk Amerika. Oxholm udtrykte, at de spanske koloniers uafhængighed ville skabe en endnu vanskeligere situation end Haïtis.[17]

Generalguvernørens overvejelser havde vist sig berettigede. Efter henvendelserne fra spanierne og blokaden af havnen tog Oxholm initiativ til kystbeskyttelse. Søofficeren A.K. Block, der opholdt sig på St Croix, blev sendt til St Thomas for under hånden på kongens regning at købe en skonnert. Den skulle uden spaniernes viden armeres med kanoner, og Oxholm så gerne, at endnu et fartøj blev anskaffet. Syv dage efter udstedtes søpas til kongens skonnert Emilia Berkeley under premierløjtnant Block, men købet blev af økonomiske årsager annuleret.

Begrundet med uroen i Sydamerika og blandt den farvede befolkning foreslog Oxholm derefter Generaltoldkammeret køb af én eller to skonnerter til at krydse ved øerne og anbefalede, at en fregat eller en brig blev udstationeret.[18] I september indberettede Oxholm til Rosenkrantz om udrustningen af en postskonnert under løjtnant Block. Den var udstyret med fire kanoner, en underofficer og ni soldater.[19]

Den endelige beslutning om et bevæbnet fartøj skal ses ud fra endnu et problem, der havde vist sig. Få måneder efter overtagelsen af øerne skrev generalguvernøren til København om adskillige danske småbåde, der var blevet udplyndret af en kaper eller en røverbåd. Den var udrustet på St Thomas og havde brændt mærke og papirer fra de danske myndigheder. Mandskabet bestod af sydamerikanske flygtninge. De blev siden anholdt på Trinidad og afleveret på St Thomas, hvor lederne snart efter stak af. Sagen blev undersøgt, og en del tydede på, at de flygtede var kommet fri ved bestikkelse.[20]

Såvel tilstedeværelsen af flygtningene på St Thomas som våbenhandelens brug af frihavnen og kaperaktiviteterne omkring de danske øer hænger sammen om én fælles sag: konflikten i

---

[17] J.H. Schultz og K.E. Ackermann: Den danske marine 1814-1848. Orlogsfarten. Kbh. 1950. Bd. 2, s. 415f. At et andet krigsskib ikke afsendtes skyldtes ikke alene Oxholms holdning. - 27.12.1814 London, Oxholm formentlig til Ernst Schimmelmann og 6.1.1815 Oxholm antagelig til Rosenkrantz. Alle skrivelser eller afskrifter deraf i DUA. jfr. note 2.

[18] 16.5.1815 Gen.guv. til kommandanten. DUA. jfr. note 2. - Gtk. Udskrift af St. Thomas søpasprotokol. - 17.6.1815 Gen.guv. til Gtk. Gtk. Vestind. journalsag 371.1815. - 25.7.1815 Redegørelse for kgl. resolution af 28.7. Gtk. Vestind. forestillinger og resolutioner.

[19] 12.9.1815 Gen.guv. til Rosenkrantz. DUA. Spanien I e. Korrespondancesager vedr. Øen Bique. 1774-1847. - 15.9.1815 Gen.guv. til Rosenkrantz. VLG.32.I.54.

[20] 12.9.1815 Gen.guv. til Gtk. Gtk. Vestind. journalsag nr. 947. - Gtk. Udskrift af St Thomas søpasprotokol. 22.4.1815. - Generelt for alle kaper- og sørøversager henvises til bilag 2, en kronologisk liste over sagerne med bl.a. kildehenvisninger anført til hver enkelt. Denne sag under 17.7.1815.

Venezuela og Ny Granada.

Myndighederne ønskede under konflikten i de spanske kolonier at følge de økonomiske interesser, der var knyttet til begge parter. Men allerede i de første måneder blev man af de spanske krav tvunget til at overveje de sikkerhedspolitiske forhold. Det var ikke nok at afvente det spanske imperiums fald. Flygtningene på øen blev lovet beskyttelse, men en påstået oprører udvistes. Spanierne satsede meget på at genetablere kontrol med kolonierne og fremstod således som en trussel mod de økonomiske interesser. Et fartøj blev udrustet til kystsikring.

Endnu havde de lokale autoriteter ikke hjemsendt vurderinger af handelen med Sydamerika, hvorimod indberetninger om social uro, flygtninge og udenrigspolitiske problemer afgik flere gange om måneden. Hvad blev den officielle danske holdning til konflikten?

Formulering af en officiel dansk politik

For at forstå den danske stilling under uafhængighedskrigen i spansk Amerika må den sikkerhedspolitiske situation vurderes. De danskvestindiske handelsinteresser stillede Danmark i modsætning til Spanien, idet handel og andet samkvem med republikanerne skadede spaniernes interesser. Set i en større europæisk sammenhæng var udnyttelsen af forholdene i de oprørske kolonier i modstrid med magtfordelingen efter krigen og dermed til hensigterne med Den hellige Alliance, der blev etableret i september 1815. Væsentligst blandt alliancens oprindelige magter var Ruslands zar Alexander I, som ikke selv havde territoriale og kun ubetydelige økonomiske interesser i Caribien, men som støttede kongen af Spanien. Men mere nærværende for Frederik VI var antagelig tanken om, at zaren havde svigtet Danmark og ladet den svenske konge få Norge foruden usikkerheden mht. sin fremtidige stilling som fyrste.

På den anden side var de danske kolonier i Vestindien ikke alene om at se en fordel i de spanske koloniers løsrivelse. Væsentligst for Danmark var England, der havde samme økonomiske interesser, men dertil kom Holland, Sverige og USA foruden flere af de tyske stater. England havde imidlertid under krigen været allieret med Spanien mod Napoléon, og den engelske regering ønskede at opretholde denne forbindelse og erklærede sig neutral. Uofficielt, men åbenlyst, afgik både våbenforsyninger og fra 1817 troppetransporter fra England og Irland, hvilket var legalt, når de udklarerede til en af de neutrale øer som f.eks. St Thomas.[21]

Danmark var stærkt afhængig af stormagternes velvilje mht. forholdet til Sverige, og når der ingen udtryk var til fordel for åbenlyst at følge de økonomiske interesser i det fjerne Caribien vejede således politiske interesser tungest.

Den 28. juli 1815 blev den første kongelige resolution udstedt i forbindelse med problemerne på de danske øer foranlediget af konflikten i Sydamerika. Forinden var der udgået en enkelt tilkendegivelse om den politik, der på øerne skulle føres over for den unge republik Haïti.

---

[21] W.S. Robertson: Russia and the Emancipation of Spanish America, 1816-1826. Hispanic American Historical Review 1941. - Georg Nørregaard 1960, jfr. s. 15 note 1. - Manfred Kossok: Im Schatten der Heiligen Allianz. Deutschland und Lateinamerika 1815-1830. Berlin 1964. s. 48f. - David Waddell's introduktion til det britiske afsnit i Bolívar y Europa. Vol. 1, s. 383f. Edit. Alberto Filippi. 2. udg. Caracas 1988.

Den er værd at bemærke som udtryk for holdningen til en løsrevet koloni under republikansk styre.

I marts underskrev dronning Marie en forestilling fra den fungerende udenrigsminister *Ernst Schimmelmann*. Det var en reaktion på generalguvernør Oxholms overvejelser om haitianerne. Det centrale er i denne sammenhæng, at en evt. udsending fra republikken, der måtte henvende sig til danskerne, ikke skulle få indtryk af, at de danske myndigheder var fjendtlige over for Haïti. Dog kom sikkerhed fremfor handelsfordele. Den betonede altså økonomiske interesser, men hensynet til Frankrig affødte angst for at følge dem.[22]

Mens holdningen i marts brillerede ved det tvetydige indhold, var resolutionen fra Generaltoldkammeret i juli om de aktuelle problemer på øerne helt entydig.

En orlogsbrig skulle afgå til Vestindien, og fremmede flygtninge måtte ikke tillades adgang til de danske øer.[23]

Resolutionen afspejlede ikke en ideologisk holdning i retning af støtte til den enevældige spanske konges kamp mod republikanske oprørere i kolonierne. Schimmelmann havde i marts talt om sikkerheden, da spørgsmålet gik på haitianerne og franskmændene. Det var nu frygten for spanierne, som for alle andre magter i de år, måske frygten for et overgreb på beboerne i de danske kolonier eller for hele det danske monarkis forhold og kongens position.

Hvad enten det var de vestindiske perspektiver eller helstatens situation, hang udsendelsen af en orlogsbrig godt sammen med afvisningen af de fremmede. Udenrigspolitikken byggede på frygt og viste landet afhængighed.

Modsætninger i den danske neutralitetspolitik

Problemerne på øerne fortsatte resten af året med pres fra spanierne, nye kapringer og de omtalte retssager, hvor oprørerne undveg arresten. Orlogsbriggen ankom i marts 1816, og Oxholm værdsatte absolut denne del af den kgl. resolution.

Det varede længe, før generalguvernøren tilkendegav en reaktion på den danske politik over for flygtningene. Endelig i januar 1816 afsendte Oxholm en skrivelse til Generaltoldkammeret, hvor han redegjorde for forventningerne til de spanske oprøreres uafhængighed om få år og nævnte, at hvis der ikke vistes hensyn til deres ledere, kunne det skade handelen på fastlandet, der var øens bedste! Det var et vægtigt argument over for konsekvenserne af generalguvernørens egne indberetninger.[24]

Republikanerne blev ikke generelt afvist efter resolutionens ankomst. Det vidner f.eks. krudt- og våbenhandeler fra 1816 om, jfr. s. 27f. De allerede etablerede flygtninge forblev uhindret på øen, en del frem til de republikanske sejre i 1821, men i april 1816 forekom dog endnu

---

[22] 6.3.1815 Indstilling til kgl. resol. DUA. Forestillinger 1815.

[23] 28.7.1815 Gtk. Vestind. forestillinger og resolutioner.

[24] Oxholm skrev til myndighederne på andre øer og fortalte, at nu fik de danske øer en orlogsbrig, der kunne deltage i jagten på kapere og sørøvere. F.eks. 4.2.1816 Gen.guv. til cpt.gen. James Leith, Leevard Islands. VLG.32.I.62. - 15.1.1816 Gen.guv. til Gtk. Gtk. Vestind. journalsag nr. 447. - Vedr. denne argumentation iøvr. s. 13.

en udvisning. Den tidligere vicepræsident i Venezuela, Martín Tovar, blev i en skrivelse fra den spanske general Morillo til generalguvernøren udpeget som hovedmand bag en påtænkt invasion i Venezuela med afgang fra St Thomas. En så alvorlig beskyldning, for hvilken Morillo påstod at have beviser i opsnappede breve fra Tovar, endte med en udvisning. Tovar flyttede til den nærliggende engelske ø Tortola.

Fra et privatbrev kan det konstateres, at Tovars søn i maj fra St Thomas sendte prøver af krudt til sin far på Tortola, så familiens engagement i konflikten er der ingen tvivl om. Dette skal ses i sammenhæng med; at der i de samme dage afgik flere fartøjer fra St Thomas til den sydamerikanske ø Margarita med levnedsmidler og krudt som forsyninger til Bolívars invasionsstyrker. At disse skibsafgange ikke skulle vække opmærksomhed ses af, at de hos havnemyndighederne ikke registreredes med Margarita som destination, jfr. s. 13.[25]

I december opholdt en fremtrædende venezuelansk officer sig på øen, en vis englænder Gregor MacGregor. Han havde været én af de ledende ved invasionsforsøget i Venezuela tidligere samme år. Generalguvernøren beordrede MacGregor bortvist, men han var da allerede taget afsted.

Udvisningerne af Tovar og MacGregor er de eneste kendte i 1816. Således er der kun ved særdeles vægtige årsager tegn på afvisning af flygtninge i 1815 og 1816 og dermed ikke en generel efterlevelse af resolutionen.[26]

Oxholm blev i 1816 efterfulgt som generalguvernør af A.B. Bentzon, der som regeringsråd og plantageejer på St Croix var kendt med forholdene på øerne.[27] Indsættelsen af en ny generalguvernør ændrede ikke holdningen men til en vis grad formen, fra en besindig til en mere udfarende og selvsikker tone. Det sidste ord om flygtningene var langtfra sagt. I København var Generaltoldkammeret og Udenrigsdepartementet trods modtagelsen af Oxholms misbilligende reaktion fra januar 1816 enige om, at flygtninge måtte afvises.[28]

I marts 1817 afsendtes et kgl. reskript foranlediget af en beretning i en Hamburg-avis. Den omtalte MacGregor, officer i Bolívars hær, skulle have været på St Thomas og dér have hvervet en del folk til tropperne. Reskriptet indskærpede, at kongen på ingen måde tålte noget sådant.

Den dag reskriptet er registreret som ankommet, skrev generalguvernør Bentzon til kongen

---

[25] 16.4.1816 Kommandanten til gen.guv. Gtk. Vestind. journalsag nr. 743. - Det bemærkes, at Oxholms svar på venezuelanernes adresse i april 1815 bl.a. var stilet til Martín Tovar, jfr. s. 15. - Udrejsepas udstedt til Tovar 15.4.1816. VLP.pas. - 15.12.1815 Cartagena, Morillo til gen.guv. - 20.4.1816 Gen.guv. til cpt.gen. de Caracas. - 20.4.1816 Gen.guv. til Morillo. DUA. Korrespondanceakter. Bilag til 20.7.1816 Gtk. til DUA. - 27.4.1816 Gen.guv. til Gtk. sendte afskrifter af korresp. med Morillo. Gtk. Vestind. journalsag nr. 687. - 6.5.1816 S.Th. Florencio Tovar til Martín Tovar. 9.5.1816 J.J. Revenga til Tovar om forsyningsskibene. Publiceret i Boletín de la Academia Nacional de la Historia. 1913, s. 210 og 213. - 8.5.1816 Margarita, Bolívar til fætteren Palacios på S.Th., omtale af Tovar. Escritos. IX, s. 141.

[26] 17.12.1816 Gen.guv. til kommandanten. VLK. Referatprotokol. 669. - 20.12.1816 Gen.guv. til Pablo Morillo. VLG.32.II.5. - 2.1.1817 Justitsråd Smith til kommandanten. VLK. Referatprot. - Beslutningen opretholdtes i 1820, da MacGregor atter udvistes. VL. Uregistrerede sager. Liste over Landsforviste 1818.

[27] Sv.E. Green-Pedersen i Dansk biografisk leksikon. 1979. - H.B. Dahlerup: Mit Livs Begivenheder 1815-1848. Kbh. 1909, s. 69f.

[28] 18.5.1816 Gtk. til DUA. - 20.7.1816 Gtk. til DUA. DUA. Korrespondanceakter. IV. - 4.6.1816 DUA til Gtk. Gtk. Vestind. jrn. 600.

og udtrykte ønske om militær forstærkning af frygt for indre uroligheder eller en røverkaptajns mulige angreb som følge af, at oprørerne ikke favoriseredes som i visse andre kolonier. Næste dag daterede Bentzon en skrivelse til kongen om forholdene vedr. MacGregors ophold på St Thomas. Begivenheden var straks blevet meddelt general Morillo. Bentzon forsikrede kongen om, at ingen legitim regering skulle have årsag til at klage over fordele for oprørerne, og som eksempel anførtes, at en mand på øen netop var dømt for forbindelse til oprørerne.[29]

Det var Bentzons politik, som det havde været Oxholms, at sydamerikanerne skulle tillades adgang til St Thomas på trods af den kgl. resolution, og også Bentzon var rede til at forsvare forholdene. Han vendte endog sagen og brugte den restriktive danske holdning som argument for at opnå militære forstærkninger.

Som over for de spanske myndigheder kunne der hele tiden over for myndighederne i København leveres eksempler på, at republikanernes virke blev holdt inden for rimelige grænser. Dertil begyndte sammenligningen med andre landes kolonier. Den internationale situation var imidlertid ikke så forskellig fra den danske. Alle nationerne i området var neutrale - det vil reelt sige, at de lod Spanien i stikken og tjente, hvad tjenes kunne. I England var der stor interesse for markedet i de spanske kolonier. Det var velkendt, at våben- og soldatertransporter samt krigsskibe afgik på privat initiativ fra England og Irland til Sydamerika til støtte for oprørerne under Simón Bolívar. En del købmænd i de engelske kolonier ydede åbenlys støtte til Bolívar, der opholdt sig længe på Jamaica i 1815.[30]

Der kunne således ikke rokkes ved neutraliteten, men man kunne på den anden side uofficielt søge at udnytte visse handelsmuligheder, blot det ikke ville kompromittere kongen.

* * *

De spanske krav og klager til de danske vestindiske myndigheder og siden til København forekommer at have været en styrkeprøve mere end en reel trussel mod sikkerheden. Kunne Danmark trues til at udvise flygtningene fra St Thomas og afvise våbentransporterne, så var en lille del af den udbredte indirekte støtte til oprørerne fjernet. I København havde det spanske pres stor effekt; på øerne blev der givet efter lige netop så langt, at den gode vilje kunne fremføres ved passende lejligheder over for såvel spanierne som regeringen i København.

Generalguvernørerne Oxholm og Bentzon handlede meget selvstændigt under de presserende sager. Især i 1815 udnyttede Oxholm den bemyndigede konduite ved at udruste et fartøj og afvise den væsentligste del af de spanske krav. Begge handlede mht. flygtningepolitikken

---

[29] 11.3.1817 Kgl. reskript. VLG.77. - 22.5.1817 Gen.guv. til kongen. VLG.24.32. - 23.5.1817 Gen.guv. til kongen. VLG.24.34. - Sidstnævnte sag vedrørte en dansk borger, der havde leveret våben til udrustning af et dansk fartøj som kaper. VLB. Domprotokol 7.3.1817. 30.11.1818 von Scholten til gen.guv. VLK. Urefererede breve. 19.5.1819 Kgl. reskript. VLG.77.

[30] Hovedværket om Englands forhold til Latinamerika i perioden var tidligere C.K. Websters lange indledning til kildesamlingen Britain and the Independence of Latin America 1812-1830. Oxford 1938. - Siden er imidl. kommet D.A.G. Waddell: Gran Bretaña y la independencia de Venezuela y Colombia. Caracas 1983, som jeg ikke har kunnet få fat i. Waddell har sammenfattet en del heraf i en kortere artikel, jfr. note 21. - En grundig redegørelse for de engelske troppe- og våbentransporter giver min venezuelanske vejleder Manuel Perez Vila i biografien Vida de D.F. O'Leary. Caracas 1957, s. 30f. og 40. Et grundigt studie om en fremtrædende irsk officer i Bolívars hær. - 29.8.1816 Gen.guv. Bentzon til Rosenkrantz. Om støtte til Bolívar fra gen.guv. på Jamaica. VLG.32.I.9.

direkte imod regeringens og kongens dekreter.

Den danske neutralitetspolitik havde to sider:

- regeringens eftergivenhed over for spaniernes krav baseret på sikkerhedsmæssige hensyn i europæisk sammenhæng og
- øernes realpolitik i væsentlig grad styret af de økonomiske interesser på St Thomas med hensyn til begge parter.

Kapitel 4. KAPERE, KRUDT OG KONTAKT TIL REPUBLIKANERNE

Foruden de diplomatiske hensyn til spanierne udgjorde den republikanske kaperaktivitet et problem for handelen. Samtidig var kaperiet en vigtig del af handelslivet i Caribien under uafhængighedskampen og skal her belyses i forbindelse med St Thomas. Endvidere redegøres for kolonimyndighedernes kontakt til de republikanske ledere og regeringens politik i anden halvdel af 1817 mhp. et samlet overblik over den danske politik 1815-1817.

Kapersager

Kapere og sørøvere sejlede i Caribien under adskillige flag. Oprørsledere fra så forskellige områder som de senere republikker Argentina, Uruguay, Mexico, Venezuela og Ny Granada udstedte kaperbreve. Her skal overvejende redegøres for kapere med venezuelansk flag og kaperbrev udstedt af Simón Bolívar og hans admiral, *Luis Brión*. De fleste kendte kapersager omfattende opbringelse af danske fartøjer under uafhængighedskrigen hang sammen med de venezuelanske kaperes aktiviteter.

Grænsen mellem en kaper og en sørøver i forbindelse med konflikten i Caribien drages af den, der vurderer. Historikerens nationalitet synes væsentlig, for så vidt sydamerikanere taler om kapere, som f.eks. danskere og englændere ofte kalder sørøvere. Idet kaperføreren har myndighedernes tilladelse til sin virksomhed, er han en form for godkendt sørøver. De spanskamerikanske oprøreres regeringer var ikke anerkendt af andre lande, og således kan deres ret til at udstede kaperbreve diskuteres. Ydermere virkede en del kapere til tider ganske som sørøvere trods tilknytningen til en af oprørslederne. Sådanne forhold gjaldt i stor udstrækning frem til Bolívars og Brións organisering af det venezuelanske kapervæsen ved begyndelsen af 1817. Det var imidlertid generelt for aktiviteterne i årene 1815-1821, at den republikanske sag var begrundelsen for overfald på handelsfartøjer, og at hovedfjenden var Spanien. Da de danskvestindiske myndigheder uofficielt anerkendte republikanerne på et tidligt tidspunkt, anvendes i det følgende betegnelsen kaper om et fartøj med papirer fra Bolívar og Brión, selvom de ikke repræsenterede en officielt anerkendt regering.[1]

Efter den omtalte sag med en kaperbåd, udrustet på St Thomas i 1815 under dansk flag, var de første problemer, i flg. indberetningerne, et overfald i begyndelsen af 1816. Et skib udplyndrede et mindre dansk fartøj afgået fra Puerto Rico til St Thomas. Det kan være den samme kaper, der stod bag et par overfald ved øerne en måned efter, men iøvrigt er disse sager ringe belyst. Formentlig kunne intet stilles op, da orlogsbriggen først ankom i slutnin-

---

[1] Indtil omkring 1815-16 sejlede kaperne under Cartagenas flag, hvilket blot var andre farver for den samme sag. Lewis W. Bealer: Los corsarios de Buenos Aires. Bs. As. 1937, s. 49f. og Eduardo Lemaitre: Historia general de Cartagena. Bogotá 1983. Bd. 3, s. 172f. - Georg Nørregaard omtalte i sine fremstillinger af dansk udenrigspolitik 1815-39 de sydamerikanske kapere som sørøvere helt op til 1829, da republikken Colombia havde eksisteret i ti år. Danmark mellem øst og vest 1824-39. Kbh. 1969, s. 54 og 77. - Ove Hornby betegnede den colombianske kaper Adolfo, 1825, som et spansk(!) sørøverskib. Kolonierne i Vestindien. Kbh. 1980, s. 285. Sagen om Adolfo omtales her s. 69 og 76.

gen af marts.[2]

Efter knap et år i eksil udskibede Bolívar ved udgangen af marts 1816 en invasionshær fra Haïti. Flåden passerede de danske øer, og fra St Thomas afgik skibe med krudt og levnedsmidler til styrkerne, der landede på øen Margarita. En af oprørergeneralerne afgik få uger efter den øvrige flåde og udplyndrede mellem Puerto Rico og St Thomas den danske slup Pastora. Iøvrigt fik kaperen udbragt forsyninger og krudt fra St Thomas, hvor visse indbyggere således stod i forbindelse med generalen, som i 1815 havde været på øen som flygtning. Få uger efter blev endnu et fartøj plyndret af en anden, formentlig ligeledes oprørerkaper. Orlogsbriggen Bornholm blev begge gange sendt ud men viste ved sine dårlige sejleregenskaber, at den var uegnet til jagt på kaperne.[3] Invasionen i Venezuela mislykkedes, og Bolívar søgte igen til Haïti.

Ved årets udgang samt i begyndelsen af 1817 blev mindst otte danske fartøjer taget eller plyndret, øjensynlig alle af oprørernes kapere. På denne tid afgik Bolívar på sin anden og endelige ekspedition til Venezuela. Sagerne kan sættes i forbindelse med, at oprørerflåden, der bestod af en brig og syv skonnerter, passerede de danske øer og iøvrigt havde ærinder dér i begyndelsen af det nye år.[4]

Den første officielle kontakt mellem republikken og de danske kolonier

Efter general Bolívars landgang i Venezuela ved årsskiftet 1817 organiseredes kaperiet. To dage efter ankomsten til Sydamerika skrev generalen til kommandanten på St Thomas, at han var underrettet om, at plyndringer havde fundet sted ved de danske kyster, foretaget af kapere under venezuelansk flag. Bolívar havde gennem admiral Brión ladet træffe de strengeste foranstaltninger til at straffe de skyldige og forebygge lignende handlinger.[5]

Samtidig meddelte Bolívar kommandanten, at danske fartøjer havde adgang til alle havne under republikanernes kontrol og henstillede, at kommandanten hos sin regering ville sikre det samme for republikkens skibe i danske havne.

Den 6. januar udstedte Bolívar en erklæring om blokade af kysten fra Orinoco vestover med havnene Cumaná, La Guayra og Puerto Cabello, af admiralen sendt til guvernører og flådekommandanter på kolonierne i Caribien.[6]

Kommandanten på St Thomas videresendte disse skrivelser til generalguvernøren. Bentzon meddelte kommandanten, at et reglement fra 1815 om oprørerfartøjer stadig gjaldt. Han-

---

[2] Før 4.2.1816 slup udplyndret af en kaper. - Før 26.3.1816 to slupper plyndret af "røverbåde." VLG.32.I.62 og 70. - Se bilag 2.

[3] Om forsyninger fra S.Th. 9.5.1816 S.Th, Juan José Revenga til Martín Tovar. Publiceret i Boletín de la Academia Nacional de la Historia. Caracas 1913, s. 213. - Før 26.6.1816 slup Pastora overfaldet af general Bermúdez. Før 24.7.1816 dansk fartøj udplyndret. Se bilag 2. - 13.5.1815 Bermúdez ankom til S.Th. VLP.ank. - 24.7.1816 Bentzon til kongen. Om Bornholms dårlige egenskaber. VLG.32.I.88.

[4] Bilag 2 vedr. kapersagerne. - Om invasionen i Venezuela henvises til Escritos. IX-X og BANH. 1937, s. 223ff.

[5] 2.1.1817 Barcelona, Venezuela, Simón Bolívar til "guvernøren" på S.Th. VLK. Indkomne sager. Dateringen af brevet viser, at det kan have drejet sig om sluppen Maria, taget 21.12. eller en skon. og en brig udplyndret før 26.12.1816. Jfr. bilag 2.

[6] 6.1.1817 Bolívars blokadeerklæring. - 13.1.1817 Brión til "guvernøren" på S.Cr. VLK. Indkomne sager.

delsskibe uden flag havde fri adgang, men armerede fartøjer fra ikke-anerkendte stater skulle afvises.[7]

Samtidig besvarede Bentzon skrivelserne fra Bolívar og Brión. Da republikken ikke var anerkendt af de europæiske lande, betragtedes det venezuelanske orlogsflag ikke som legalt, og blokaden kunne ikke anerkendes. Danmark forholdt sig neutralt til uoverensstemmelserne mellem de spanske kolonier og moderlandet; men sørøveriet mod den danske søfart såvel som den kontakt, der var mellem "sørøverne" og beboere på St Thomas, krævede Bentzon, skulle ophøre.

Generalguvernøren omtalte ikke hver enkelt kapring i december og ind i januar men meddelte de republikanske ledere, at en dansk skonnert netop var blevet udplyndret af den venezuelanske skonnert Conejo. Imidlertid var en anden venezuelansk skonnert Conejon blevet anholdt på St Thomas med ureglementerede papirer. Den havde samme ejer som skonnerten Conejo og blev derfor tilbageholdt. Den danske øverstkommanderende truede med at henvende sig til guvernørerne på andre øer, hvis kapringerne fortsatte.

Der var kun få positive meldinger fra Bentzon til de republikanske ledere. Flygtninge fra de spanske kolonier var ikke blevet generet på St Thomas, og de ubevæbnede handelsfartøjer havde adgang til øen trods spanske indsigelser.[8]

Afvisningen af Bolívars henvendelse skal ses i lyset af de fortsatte klager fra den spanske general Morillo og dermed behovet for fortløbende at kunne fremvise eksempler på den danske neutralitet over for såvel Morillo som regeringen i København. Både den lidet diplomatiske tone og den taktiske argumentationsform fra Bentzons skrivelser til København og til Morillo genkendes i svaret til Sydamerika.[9]

Den danske opbringelse af et af fartøjerne fra Bolívars flåde var ikke en generel hævnakt over for oprørerne. Kaperen havde udplyndret en dansk skonnert med det bemærkelsesværdige navn "General Bentzon". Som ejer blev angivet købmand Bauer i Frederiksted på St Croix, mens intet kendes til lastens ejerforhold. Da det venezuelanske flag ikke anerkendtes, var det uden betydning, om lasten var spanskejet eller ej.

De danske myndigheder kondemnerede den anholdte kaperskonnert med den begrundelse, at den var ejet af ejeren og føreren af den kaper, der havde plyndret købmand Bauers skonnert. Besætningen betragtedes som uskyldig og blev frigivet.

Det er bemærkelsesværdigt, at der til København i forbindelse med denne sag indberettedes om "venskabelighed" under afhøringerne. For at forstå udtrykket må fremhæves andre begivenheder på St Thomas i de samme dage.

Straks efter Bolívars ankomst til Sydamerika afsendte han republikaneren *Francisco Antonio Zea* med et fartøj til St Thomas for at købe 2.000 geværer. Det må formodes, at Zea medbragte Bolívars breve til kommandanten på St Thomas, og det er nærliggende at antage, at der ud over forretningerne har været den hensigt at søge at skabe forståelse hos de danske

---

[7] 27.1.1817 Kommandanten til gen.guv. VLG.125.672. - 29.1.1817 Gen.guv. til kommandanten. DUA. Korrespondanceakter. IV.

[8] 29.1.1817 Gen.guv. til Bolívar og Brión. VLG.32.II.12. - 20.1.1817 skon. "General Bentzon" plyndret af skon. Conejo, Bernard Ferrero. 30.3.1817 Schønheyder til Admiralitetet. Adm.1002.390. - 19.2.1817 Gen.guv. til kongen VLG.24.15. - 19.2.1817 Vestindiske Regering til kanc. VL Vestind. Regering. Kopibog.

[9] Især en over ti sider lang skrivelse til Morillo af 20.12.1816 var særdeles skarp med gennemgang og tilbagevisning af samtlige Morillos klager fra april 1815 og frem. VLG.32.II.5.

myndigheder for republikanernes sag, altså en diplomatisk mission.

Zea ankom til øen i januar, få dage efter anholdelsen af den republikanske kaper, og var på øen til hen i april. Han kan således have skabt en god stemning og "venskabelighed" med sit indkøbsærinde.[10]

Såvel bevaret sydamerikansk som dansk korrespondance omtaler fra 1816 handel med krudt på St Thomas. Det førte i december til en sag i Rådet på øen, da nogle borgere var bange for oplagringen af store mængder krudt. Rådet besluttede, at krudt ikke måtte opbevares på fartøjer inde i havnen men skulle deponeres i fortet. Der blev ikke lagt skjul på, at det var købmændenes spekulation i salg til oprørerne i de spanske kolonier, det drejede sig om.

Især fra begyndelsen af 1817 kendes der til udskibning af krudt fra øen på foranledning af general Bolívar, der selv flere gange omtalte en vis købmand Pardo som sin leverandør. Den lokale avis Sankt Thomæ Tidende berettede i juni 1817 om de høje priser, der opnåedes på krudt i Venezuela.[11]

Således var de republikanske sydamerikanere ikke kun forbundet med problemer som spanske klager og overfald på danske fartøjer. Den venezuelanske skonnert med tre kanoner og 100 mand, som Zea afsejlede med fra Sydamerika, undersøgtes kort før sin afgang fra farvandet ved de danske øer af orlogsbriggen Bornholm. Orlogschefen bemærkede i sin indberetning, at oprørerfartøjet havde orden i papirerne - dvs. at det repræsenterede republikken Venezuela under den få uger forinden hjemvendte general Bolívar! At forbinde sådanne forhold med "orden i papirerne" var en uofficiel anerkendelse af oprørerne. Iøvrigt må det formodes, at skonnerten var ved at afgå og således allerede lastet med de 2.000 geværer, som Bolívar få dage efter nævnede at have modtaget med samme skonnert fra en købmand på St Thomas.[12]

At Zeas mission havde et sigte ud over geværindkøbet ses af, at han forblev på øen endnu to måneder efter udskibningen af våbnene. Det er imidlertid ikke muligt at påvise en kontakt til myndighederne. Zea skulle antagelig motivere de sydamerikanske flygtninge til at drage hjem og indgå i kampen mod Morillos tropper og royalistiske landsmænd.

Henvendelserne fra Bolívar og Brión blev på flere måder fulgt op. I februar skrev admiral

---

[10] 19.2.1817 Gen.guv. til kongen. Om kaperen Conejon og om venskabelighed under processen. VLG.24.15. - 6.1.1817 Bolívar til Brión. Køb af 2.000 geværer på S.Th. Escritos.X,32. - 25.1.1817 ankom Fco. Ant. Zea fra Tortola. VLP.ank. - 19.4.1817 udrejsepas til Fco Zea. VLP.pas.

[11] 9.5.1816 S.Th., Juan José Revenga til Martín Tovar. Krudt afsendt af mr Pardo. BANH. 1913, s. 213. - 13.7.1816 Brión om krudtkøb på S.Th. Udgivet i Fco. A. Vargas: Nuestros próceres navales. Caracas 1983, bd. 1, s. 20. - Jfr. s. 27 om salg til en kaper i 1816. - 23.7.1816 Politimesteren til kommandanten. En brig med en betydelig del krudt ombord. VLK. Referatprot. - 24.12.1816 Kommandanten til gen.guv. Skrivelse fra Rådet vedr. 70.800 lb krudt opbevaret i fortet. VLG.125.611. - 13.2.1817 Bolívar til Brión. Krudt fra Pardo. - 18.4. og 13.5.1817 Bolívar til Brión. - 5.6.1817 Brión til Bolívar. Fartøj til S.Th. efter 2.000 geværer. Trykt i Luis Brión de la orden de Libertadores 1782-1821. Udg. E. Orteca Ricaurte. Bogotá 1953, s. 28f. - 7.8.1817 Bolívar til sin fætter på S.Th. José Leandro Palacios. Alle Bolívars breve i Escritos, X, 178f, 193, 199, 349f. - 18.4.1818 Angostura, Soublette til Bolívar. Krudt og klæder ank. fra S.Th. O'Leary, 16, s. 30. - 12.6.1817 Sankt Thomæ Tidende.

[12] 24.2.1817 Schønheyder, brig Bornholm, til Admiralitetet. Adm. 1002.223. - 13.2.1817 Bolívar til Zaraza. Escritos. X,176.

Brión til de danske myndigheder, at en kaperkaptajn var blevet henrettet for at have plyndret et dansk fartøj. Dermed afsluttedes den sag, Bolívar havde underrettet kommandanten om. Forinden havde to købmænd på øen indberettet, at deres kaprede fartøjer var blevet frigivet af Brión. Et retssystem var således under udvikling, og der var blevet oprettet en republikansk admiralitetsret. - I marts udstedte Bolívar et kaperreglement, hvor fortalen angav beskyttelse af neutrale fartøjer som baggrund for reglementet. Bolívar og Brión gjorde en stor indsats mhp. at manifestere et statsapparat på lovfæstet grundlag, og den civile udsending Zea må ses som en del af denne proces.[13]

Bolívars forsøg på tilnærmelser til de danske myndigheder var blevet mødt af A.B. Bentzons skarpe afvisning. Andet end en afvisning af blokaden og republikkens flag ville imidlertid have været et udtryk for anerkendelse af oprørslederne som repræsentanter for et selvstændigt land. Imidlertid udviste de engelske myndigheder på flere øer i området en langt mere liberal holdning, hvorved de skabte et positivt forhold til republikanerne.

Til støtte for republikken var de økonomiske interesser, som en del af St Thomas-købmændene måtte forbinde med en fri og sikker handel på den sydamerikanske kyst. Imod talte andre økonomiske interesser rettet mod Puerto Rico.

Danmarks officielle politik over for republikken

Efter at Bentzon havde svaret de venezuelanske ledere, stiledes en forespørgsel til udenrigsministeren om holdningen til Bolívars spørgsmål om republikkens fartøjers anløb af St Thomas. Bentzon spurgte endvidere, hvordan han skulle forholde sig, hvis det lykkedes oprørerne at løsrive en stor del af fastlandet fra det spanske herredømme. Det anså generalguvernøren for meget sandsynligt.

En kgl. resolution vedrørende Sydamerika-problematikken blev underskrevet i juli 1817. Oprørernes orlogs- og kaperfartøjer måtte ikke få adgang til havnene på de danske øer. Deres handelsfartøjer måtte indsejle til St Thomas, men ikke under republikkens flag.

Resolutionen overlod det iøvrigt til generalguvernøren selv at vurdere situationen. Kontakt med de eventuelt uafhængige stater afvistes ikke, men det blev understreget, at varsomhed mht. forholdet til Spanien var nødvendig.[14]

Bentzon fik hermed blot bekræftet den holdning, han selv havde udtrykt over for de sydamerikanske ledere. - Men ved opdelingen af spørgsmålene fik han anerkendt, at republikanerne som handlende kunne komme på St Thomas.

I september fulgte fra København et forbud mod al våbenudførsel fra St Thomas. Denne udvikling var en følge af de klager, der fra 1816 var begyndt at indløbe fra regeringen i Madrid med nye klagepunkter i takt med general Morillos utilfredshed med de danske kolonimyndigheder. Endelig kom våbeneksportforbudet, men den spanske udsending var ikke tilfreds. Det blev så i november strammet med forbud mod indførsel af våben og krigsfornødenheder af alle slags fra fremmede steder til St Thomas.

---

[13] 14.2.1817 Brión til kommandanten(?). Originalen ikke fundet, indholdet kendes fra 24.2.1817 kommandanten til gen.guv. VLG.126.791. - 4.3.1817 Ordenanzas de corso udstedt af Bolívar. Escritos. X,183f.

[14] 23.7.1817 Frederik VI signerede DUAs foretilling til kgl. resolution. DUA. Forestillinger.

Dermed var et af Oxholm allerede i 1815 udtalt forbud mod eksport af våben til oprørerne udstedt fra København. Det skulle manifestere den danske neutralitet og viser regeringens eftergivenhed over for Spanien. Omtale af krudthandel herefter er ikke fundet i det danske materiale. I den sydamerikanske korrespondance er kun fundet en enkelt oplysning fra 1818 om krudt ankommet til Angostura fra St Thomas. Det kan ikke afgøres, om det er tilfældigt, men det tyder på en nedgang. Først for 1820 kendes til nye våbensalg til republikanerne, jfr. kapitel 8. Til gengæld er der omtale af, at engelske transporter blev afvist fra St Thomas, men i den forbindelse var fortjenesten begrænset til salg af levnedsmidler under opholdet, så afkaldet var ringe.[15]

* * *

Danmark blev straks efter overtagelsen af de vestindiske kolonier konfronteret med konflikten i Sydamerika. På St Thomas berørte situationen udsigten til øget handel under og efter spansk Amerikas løsrivelse. Den danske regering var meget tilbageholdende mht. at søge at udnytte situationen økonomisk, mens kolonimyndighederne udviste en vis selvstændighed i den førte politik.

Den danskvestindiske politik var ikke specielt oprørervenlig. Det var antagelig antallet af flygtninge på St Thomas og købmændenes interesser, der lå til grund for visse forbigåelser af den officielle politik om afvisning af flygtninge og forbud mod eksport af krigsmateriel til oprørerne. Generalguvernøren var skarpt irettesættende fremfor diplomatisk over for republikanernes ledere. Imidlertid havde kolonimyndighederne heller ingen varme følelser for spanierne.

St Thomas var blevet udskibningshavn for krudt og geværer. Levnedsmiddelforsyninger udskibedes til oprørerne ved Bolívars invasionstogter i 1816, men myndighedernes årvågenhed betød undgåelse af udklarering til republikanske havne, og således var søfarten antagelig noget større i 1815 og især i 1816 end officielt angivet, jfr. s. 13, 19 og 23. Oplysningerne tyder på, at forbudene mod våbenhandel fra efteråret 1817 fik en vis effekt omend ikke et totalt ophør.

Ved udgangen af 1817 var den officielle danske politik over for spanierne og oprørerne i Sydamerika lagt fast efter pres fra begge parter. De sikkerhedspolitiske hensyn sejrede, mens de økonomiske interesser måtte tilsidesættes.

---

[15] Forordninger af 13.9. og 29.11.1817 vedr. våben og krigsfornødenheder og om informering af den dk gesandt E. Bourke i London. Georg Nørregaard, 1960, s. 170. - Korresp. med den spanske udsending Iznardi og ministerierne imellem samt udkast til resolutionerne. DUA. Korrespondanceakter. IV. - Jfr. note 11 om krudt i april 1818. - 26.11.1817 Krieger til Admiralitetet. Om gen.guv.s krav om afvisning af eng. våbentransp. Adm.1005.48.

1818-1821

UDNYTTELSE AF UAFHÆNGIGHEDSKRIGEN

Kapitel 5. ORLOGSTOGTERNE TIL SYDAMERIKA 1818

Generalguvernør Bentzon havde i 1816 tydeligt gjort kongen og udenrigsministeren opmærksom på briggen Bornholms mangler. Problemet var overgrebene på danske fartøjer. Admiralitetet og kongen var stemt for at købe to hurtigsejlende skonnerter, og der blev lagt en afgift på det vestindiske sukker til dækning af udgifterne ved krigsskibene i Vestindien. Forud for den endelige beslutning tilbød de handlende på St Thomas i januar 1817 at købe et fartøj til kongelig tjeneste. Det lykkedes ikke i de følgende måneder at finde et egnet skib på øerne, og initiativet endte med, at fire købmænd indsamlede 10.000 rd. dansk vestindisk kurant, som indgik ved købet af to fartøjer i USA. Dermed voksede den danske orlogsflåde med skonnerterne Macaria og St Thomas.[1]

I juli 1817 var skonnerternes besætninger ankommet fra Danmark. Briggen afgik til Europa, og fregatten Minerva på 36 kanoner og 291 mand ankom i november til øerne og bragte orlogsstationen op på sit højeste i hele århundredet. Sygdom og død begrænsede dog aktiviteterne, og en af skonnerterne måtte i perioder oplægges af mangel på mandskab. Imidlertid har næppe noget krigsskib i disse år som skonnerten St Thomas patruljeret ved øerne og visiteret et lignende antal fartøjer.[2]

Tilstedeværelsen af danske krigsskibe i Vestindien var foranlediget af konflikten i de spanske kolonier, og som tiltænkt af Oxholm, manifesterede de dansk suverænitet. Spanierne viste sig ikke ved St Thomas efter begivenhederne i 1815, men forsøgte udelukkende at påvirke den danske politik ad diplomatisk vej. Til gengæld gjorde den danskvestindiske orlogsflåde i en uge i 1817 ophold ved Puerto Ricos hovedstad med alle tre krigsskibe.

De øvrige europæiske nationer med besiddelser i Caribien havde ligeledes udstationeret krigsskibe, Sverige undtaget. Jævnligt aflagde engelske og franske orlogsfartøjer besøg ved St Thomas. De kunne som alle andre have ærinder på øen, men det velbesøgte handelscenter var antagelig under et vist opsyn. I 1819 vedtog kongressen i USA at lade krigsskibene yde konvoj til handelsfartøjer pga. kapere og sørøvere.[3]

I 1818 fik de danske krigsskibe nye opgaver under fire togter til Sydamerika. Disse togter er emnet for kapitlet.

Handelsbeskyttelse og handelsfremstød

Efter et besøg på St Thomas skrev Bentzon i januar 1818 til kongen og til udenrigsminister

---

[1] Vedr. krigsskibene henvises til Schultz og Ackermann, I, s. 12 og II, s. 428f, der gengiver materialet i Søetatens arkiv. - 24.1.1817 Kgl. resolution om afgift på sukker m.m. Admiralitetet 100. Kgl. Resolutioner. - 2.2., 24.2., 30.3., 3.5. og 26.7.1817 Schønheyder til Admiralitetet. Om at købe et fartøj eller give et bidrag. Adm.1001-03. 198, 223, 388, 390 og 725. - 17.7.1817 Kgl. reskript til gen.guv. Kongens tak til købmændene Deville, Goldmann, Bergeest og Wright. VLG.77. - I 1814 fastsattes 100 rbd. sølv til 128 rd. dansk vestind. kurant. Wilche, s. 441. Beløbet svarede til ca 1/4 af den samlede købspris for de to skonnerter.

[2] Søetaten. Skibsjournaler nr. 924 A og 933 skon. St Thomas.

[3] Såvel orlogschefernes indberetninger som skibsjournalerne vidner om konstante flådebesøg. Jfr. øvr. henv. dertil. - Arthur P. Whitaker: The United States and the Independence of Latin America 1800-1830. Baltimore 1941, s. 286.

Rosenkrantz om oprørernes fremgang i Sydamerika og om den vigtige danske handel på kysten. Fregatten var beordret til La Guaira, Puerto Cabello, Santa Marta og Cartagena og hjem via farvandet ved Haïti, idet Bentzon mente, det var nyttigt at vise "sørøverne" et skib af Minervas størrelse. Han havde instrueret orlogschefen J. Krieger om at beskytte dansk handel.

Ifølge generalguvernørens ordre til orlogschefen måtte "egentlig konvoj" ikke ydes, men beskyttelse til øernes handel og ejendom skulle ikke nægtes. Allerede i 1816 ledsagede orlogsbriggen en skonnert til Puerto Rico og ydede siden konvoj til fartøjer i fart mellem St Thomas og St Croix. Ud fra den betydning kongen tillagde sikkerhedspolitikken er det nærliggende at undersøge, om danske krigsskibe i 1818 begyndte at ledsage handelsfartøjerne til krigszonen langs Sydamerikas nordkyst.[4]

Den 5. februar lettede fregatten fra Frederiksted. Sekondløjtnant Steen A. Bille har i en beretning om togtet givet en del detaljer, som ikke indgår i chefens indberetning til Admiralitetet.[5] Ved Puerto Rico kom Sebastian Baillehache ombord. Han var agent for købmændene på St Thomas.[6]

Derefter afgik fregatten mod Sydamerika. Det blev til ganske korte ophold i La Guaira og Puerto Cabello. Dernæst anløb krigsskibet Santa Marta i Ny Granada. "Det var her det vigtige Punkt hvor vi skulle vente at faa Penge ombord, og hvor altsaa Hr Baillehaches Operationer skulle begynde," fortæller Bille. Men ifølge sekondløjtnanten var chefen modvillig over for Baillehaches kommissioner, og fregatten sejlede hurtigt videre mod Cartagena. Dér havde der været mulighed for, at Krieger kunne få en vis fortjeneste ved at medtage vicekongen af Ny Granada, men chancen forspildtes, da havnen passeredes med vinden og derefter ikke kunne sejles op. Fregatten krydsede i tre uger for så at returnere til Santa Marta, for dog at få noget ud af togtet.

Efter knap to uger i Santa Marta afgik Minerva mod de danske øer "og kom saaledes med uforrettet Sag paa mange Maader ind til St. Thomas," konkluderede Bille om dette første Sydamerikatogt.

Minerva var blot ved øerne i tre uger. Krieger indberettede, at fregatten atter var beordret til Santa Marta, hvor den skulle være 15. maj. Hensigten med togtet og baggrunden for datoen blev ikke forklaret - heller ikke i generalguvernørens ordre. Krieger overdrog kpt. J.J. Uldall kommandoen og døde få dage efter.

En vis hr Brandt var ombord som repræsentant for en købmand på St Thomas. Bailleha-

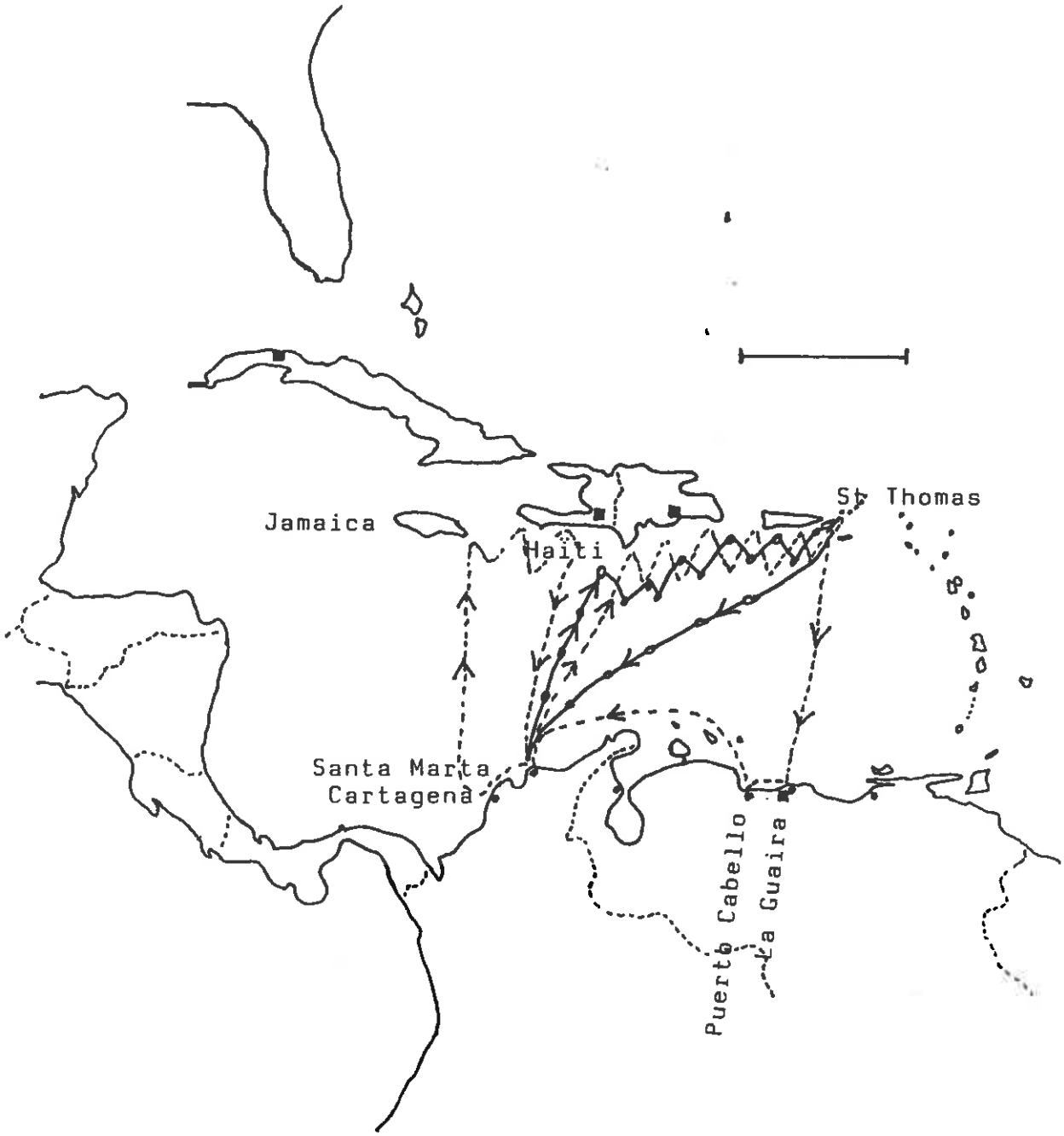
---

[4] 9.1.1818 Gen.guv. til kongen. VLG.24. Sm. til Rosenkrantz. VLG.32.II.47. - 14.9.1816 Schønheyder til Admiralitetet. Adm.1000.747.

[5] De flg. detaljer om handelsmotivet bag togtet fremgår af S.A. Bille's omskrevne dagbogsnotater. RA. Priv.ark. nr. 5154. "Udtog af mine Reise Journaler." Bd. 1, s. 72-90. - De bekræftes ikke af sk.lj. C.C. Zahrtmanns rejsejournal for samme togt, der viser en stor loyalitet ovf. J. Krieger; men oplysningerne afkræftes ikke, da togtet hos Zahrtmann som i chefens indberetning synes formålsløst. RA. Priv.ark. 6545. Pk. 23. Dagbog 1805-18. - 16.4.1818 J. Krieger til Admiralitetet. Indberettede ankomst- og afgangstider for de forskellige havne, skibets tilstand og enkelte oplysninger om krigen. Adm.1006.349. - Skibsjournalen oplyser ingen detaljer. Skibsjrn. nr. 927 A.

[6] Seb. Baillehaches bopæl er ukendt, muligvis S.Th, hvorfra han 19.5. og 17.12.1816 fik udrejsepas til Martinique. VLP.pas. - ca. 6.11.1816 afsendte et fartøj til La Guaira. VL. Notarialprotokol for S.Th. - 1817 stod fadder for kbm. Vincent Benedettis søn på S.Th. Kirkebog for den katolske kirke. Døbte 17.8.1817. Enid Baa's Public Library. S.Th.

ORLOGSFREGATTEN MINERVAS TOGTER TIL VENEZUELA OG NY GRANADA 1818



che synes at være blevet efterladt i Santa Marta, og den 15. maj drejede sig antagelig om en aftale med ham. Under alle omstændigheder var han med, da det efter 17 dages ophold i den sydamerikanske by gik tilbage til de danske kolonier. Ombord var endvidere fire købmænd, ifølge Bille, med 75.000 piastre.

Tre af de fremmede handlende indkvarteredes hos købmand *Vincent Benedetti*. Han var formentlig en af de forretningsforbindelser, som Baillehache havde repræsenteret, da de to var bekendte, og da købmændene indkvarteredes dér. Benedetti kan således have været en af dem, der ved Bentzons besøg på St Thomas forud for første togt havde påpeget den vigtige handel på Sydamerikas. Købmand Benedettis deltagelse understreges her, fordi han iøvrigt spillede en central rolle i koloniens såvel politiske som økonomiske aktiviteter.[7]

Kgl. reskript om konvoj

Bentzon havde, som omtalt, underrettet kongen om det første togt til Sydamerika. Som reaktion udsendtes i april et kgl. reskript, der bifaldt generalguvernørens initiativ, "naar blot i Fremtiden tilføies den bestemte Befaling, at Orlogsfartøierne ikke maae convoyere Handelsskibe; thi saadant er overeensstemmende med de med Engelland og Rusland afsluttede Traktater". Frederik VI refererede til traktaten indgået 1801 mellem de to stormagter og tiltrådt af Danmark, hvorefter konvoj for handelsskibe ikke var tilladt neutrale under en krig.[8]

Hermed rejstes et af de traditionelle problemer ved neutralitet under en konflikt, på linie med handel med krigsmateriel og andre varer med de krigsførende. Det må formodes, at selve ordren for togtet med afvisning af "egentlig konvoj" ikke var kongen bekendt ved reskriptets udstedelse.

Det kgl. reskript indløb ifølge guvernementets protokol dagen efter Minervas ankomst til øerne efter andet togt medbringende de fire købmænd. To uger senere daterede fregattens nye chef, Uldall, en ordre til chefen for skonnerten St Thomas om at være i Santa Marta inden den 15. juli og om evt. derfra at sejle videre til Cartagena. Iøvrigt henvistes til allerede afgivne instruktioner, som må formodes at have været mundtlige, og det pointeredes, at anmodning om konvoj fra danske handelsskibe ikke måtte efterkommes.[9]

Orlogsskonnerten afgik 5. juli til Ny Granada. Fregatten Minerva stødte til og ledsagede skonnerten til næste dag. Herom nævnede Bille, at Minerva gjorde en tur halvvejs til kysten, "hvorhen vi convoierede en lille Skonnert, som vore Passagerer fra forrige Reise, de spanske Kiøbmænd, havde fragtet for at bringe deres kiøbte Varer tilbage, og som derefter blev convoieret til Santa Marta af Skonnerten St. Thomas..."

Ifølge Bille ydede således begge krigsskibe konvoj et stykke og derefter skonnerten alene. Den lagde ind ved Santa Marta, fortsatte nogle dage efter til Cartagena, for endelig at vende tilbage til Santa Marta. Det må formodes, at besøget i Cartagena såvel som det andet op-

---

[7] 3.5.1818 J. Krieger til Admiralitetet. Gen.guv.s ordre af 2.5. som bilag. Adm.1006.351. - 18.6.1818 Uldall til Admiralitetet. Beretning med afgangs- og ankomsttider. Adm.1006.558. - Bille, s. 92-100 jfr. note 5. - VLP.ank. 18.6.1818 fire kbm. og Baillehache. - Om værdien af spanske piastre jfr. s. 13 note 16. - Vedr. Benedetti jfr. note 6 og s. 36-38, 43, 48f., 51, 52-56, 67, 80, 83f.

[8] 14.4.1818 Kgl. reskript. VLG.77. - Ole Feldbæk: Denmark and the Armed Neutrality. Kbh. 1980, s. 205f.

[9] 3.7.1818 Uldall til Rosenørn, skonnert St Thomas. Adm.1007.557.

hold i Santa Marta havde en hensigt ud over at vise flaget. Til den del af togtet findes imidlertid, som for de fleste togter, kun de officielle indberetninger fra chefen, mens generalguvernøren end ikke omtalte ekspeditionen.[10]

Frederik VI betragtede konflikten i det spanske imperium som en almindelig krigssituation og fastholdt principperne fra traktaten med stormagterne England og Rusland. De engelske orlogsfartøjer i Caribien ydede uofficielt konvojsejlads, bl.a. mellem St Thomas og La Guaira, jfr. s. 53. Som led i *Den hellige Alliance* støttede Rusland i disse år Spanien. Hvorvidt de to stormagter under disse omstændigheder ville have ladet sig påvirke af, at dansk handel med de loyale dele af Spaniens kolonier officielt drog fordel af de danske orlogsfartøjer, ville muligvis en nærmere undersøgelse af de diplomatiske relationer i Europa kunne vise. Her kan blot konstateres, at den danske handlemåde ikke afveg fra den engelske.[11]

Santa Marta og Cartagena var under Spaniens kontrol frem til 1821. Den forurettede part ved dansk orlogsledsagelse var derfor de sydamerikanske oprørere, republikanerne, hvilket endnu tydeligere viser den varsomhed, Frederik VI praktiserede under denne konflikt.

Kongens politik havde ikke stor betydning i Danmark og hertugdømmerne, hvor købmændene endnu ikke var i stand til at udnytte handelen på Venezuela og Ny Granada. Der var således ingen direkte implicerede lokale europæiske interesser til at påvirke regeringen og Frederik VI.

De vestindiske myndigheder og orlogscheferne indrettede sig såvel officielt som i praksis efter forholdene og udnyttede dem til eget bedste. Togterne var acceptable uden konvoj. Derfor blev ydelsen af tjenester en privat sag under dække af orlogsflaget. Et motiv ses af Billes forklaring om, at Krieger kunne have tjent på at transportere den spanske vicekonge fra Cartagena. På samme måde må man forestille sig, at han tjente på at befordre Baillehache, og Uldall på at medtage Brandt og de fire spanske købmænd såvel som på den arrangerede uofficielle konvoj for købmændenes varer, indkøbt under opholdet hos købmand Benedetti.

Bentzon og Uldall overskred i dette tilfælde reskriptet om konvoj, og det handelsmæssige hovedindhold ved Minervas togter blev holdt skjult. Dette fremstød for danskvestindisk handel bar imidlertid frugt. Periodens første orlogstogt til Sydamerika var præget af chefens modvilje over for agenten, men Baillehache fik etableret forbindelser for købmændene, og alle tre togter må ses under ét. Derved udgør den kendte handel et - omend begrænset - resultat. At der var tale om et fremstød for handelen ligger i, at målet især var Ny Granada, som nok lejlighedsvis besejledes fra St Thomas, men iøvrigt havde sine nære forbindelser med englænderne på det nærmere Jamaica, jfr. bilag 1 statistik nr. 1 B.

---

[10] Bille jfr. note 5 og 7. - Skibsjrn. nr. 924 A skon. St. Thomas og 927 A fregatten Minerva. Heraf ses, at Bille overdrev: Minerva sejlede ikke halvvejs til Sydamerika, blot til åben sø syd for øerne. - 30.8.1818 Rosenørn til Admiralitetet. Beretning. Adm.1008.720.

[11] Georg Nørregaard 1960, s. 169f. og 173f. Samme 1969, s. 46. Nørregaard redegør for den danske udenrigspol.s afhængighed af især Rusland i disse år og for et forsøg på at lodde stemningen mht. anerkendelse af de nye landes selstændighed i 1825. Oplysningerne om holdningen til Latinamerika er for spredte til at anvende i denne detailundersøgelse; materialet indeholder givetvis flere oplysninger om de danske overvejelser.

Købmand Benedetti som generalguvernørens diplomatiske udsending

Republikanernes opbringelse af danske fartøjer fortsatte i 1818. Mht. de tre sager, der med sikkerhed vedrørte venezuelanske kapere, endte de alle ved den venezuelanske admiralitetsret på øen Margarita.

Det første tilfælde var en skonnert fra St Croix, som blev taget i februar efter afgang fra den af royalisterne kontrollerede havn Puerto Cabello. Sagen rapporteredes straks til generalguvernør Bentzon, og en reklamationsskrivelse blev afsendt til admiralitetsretten. Margaritas øverstkommanderende svarede, at skonnerten var taget som følge af blokaden og ikke kunne udleveres.[12]

Den 1. maj sendte den venezuelanske admiral Brión en skrivelse til den danske generalguvernør med fornyelse af Bolívars blokadeproklamation fra januar 1817. Samtidig gav admiralen oplysninger om en mand, som republikanerne betragtede som sørøver, og som burde straffes for sine handlinger.

Bentzon kontaktede købmand Vincent Benedetti, løjtnant i borgermilitsen på St Thomas og bekendt med Brión. Han skulle overbringe Bentzons svar. Generalguvernøren gjorde indsigelse mod republikanernes blokadeerklæring, som han mente var uden reel magt. Overgrebene på danske fartøjer fremhævedes som overgreb mod neutrale, og dermed en fjendtlig handling. Bentzon mindede om, at han tidligere havde udtrykt, at Danmark ikke tog eller påtænkte at tage parti i konflikten mellem de spanske kolonier og moderlandet.

Generalguvernøren udtrykte siden tilfredshed med udfaldet af Benedettis mission. Brión havde fremhævet, at flere danske fartøjer afgået fra den blokadeerklærede havn Puerto Cabello var blevet undersøgt men frigivet. Denne påstand lyder ganske sandsynlig, idet de fleste venezuelanske kapere fulgte Bolívars kaperreglement. Om svaret imidlertid havde nogen værdi, skal det følgende vise.[13]

Kaperiet fortsatte. I november blev en skonnert opbragt ved Puerto Rico med en last bestemt til St Thomas. Allerede inden dommen ved admiralitetsretten afsendte Bentzon en reklamation af fartøj og last og betegnede sagen som sørøveri.[14]

Herefter indkom til den konstituerede kommandant på St Thomas, *Peter von Scholten*, en anmodning om hjælp fra ejeren af en opbragt skonnert, købmand *Francis Zérega*.

Skonnerten Maria Belona af St Thomas blev i oktober opbragt af kaperføreren Joly efter at være afgået fra Puerto Cabello med en ladning muldyr til Martinique. Fartøj og last blev ved admiralitetsretten prisedømt, dels fordi den havde indtaget last i en havn under blokade, dels fordi ejeren trods danske papirer skulle bo i La Guaira i Venezuela.

---

[12] 8.2.1818 Skon. Mary af Frederiksted, reder George Nelthropp, opbragt af brig General Arismendi, kpt. Beluche. Almirantazgo. 2,1-17. - 24.2.1818 Gen.guv. til Comm. actuel de la Marguérite. VLG.32.II.55. - 4.3.1818 Margarita, Arismendi til gen.guv. Afvisning af reklam. VLG.101. - 4.4.1818 Gen.guv. til Rosenkrantz. DUA. Korrespondanceakter.

[13] 1.5.1818 Louis Brión til guvernøren på S.Cr. og 14.5.1818 Gen.guv. til Benedetti. VLG.101.76. - Udat. Gen.guv. til Brión. Afskrift vedlagt indberetning: 9.6.1818 Gen.guv. til Rosenkrantz. DUA. Korrespondanceakter. II. - Om kaperiet i almindelighed jfr. Almirantazgo.

[14] Ca. 7.11.1818 Skon. Henriette af S.Cr., reder Francois Rigallan, opbragt af kaper Los dos Amigos, kpt. Raffetti. Almirantazgo. 1,348-60. - 16.11.1818 Gen.guv. til Comm. actuel de la Marguérite. VLG.32.II.109.

Rederen fremførte for kommandanten, at hans skonnert var taget pga. blokaden, men at engelske og franske fartøjer under samme forhold blev frigivet. Han gav flere eksempler, hvoraf i hvert fald en engelsk skonnert, modsat hans udsagn, ifølge sagsakterne blev kondemneret af retten. Iøvrigt mente Zérega, at det specielt var kaperkaptajnen Joly, der havde modvilje over for det danske flag; men endvidere skulle hans skonnert være blevet taget, fordi den var velegnet som kaper.

Forklaringerne var mangfoldige hos Zérega. Imidlertid manglede den i admiralitetsretten afgørende, at Zérega skulle være spansk borger bosat i La Guaira. Ifølge sagsakterne blev det bekræftet ved afhøringen af skipperen fra St Thomas. I så fald var skonnerten under bekvemmelighedsflag.

Både von Scholten og Bentzon begyndte straks herefter at fremføre Jolys modvilje mod danske fartøjer som baggrund for kapringerne. Det kan have haft årsag i, at de ønskede at fremføre et eksempel på de negative følger af kongens afvisning af oprørerne, jfr. udvisningen af netop Joly i 1815, s. 17f. Sådanne nye argumenter var altid indbefattet i deres indberetninger for at påvirke modtageren.[15]

Skonnerten Maria Belona blev ikke reklameret per brev. Imidlertid var orlogsfregatten Minerva i november blevet afløst af korvetten Diana under J.A. Suenson. Samtidig kom endnu en skrivelse fra admiral Brión, der atter mindede om blokadeproklamationen fra 1817, hvilket han ønskede meddelt til de handlende. Denne skrivelse synes at være en følge af kondemneringen af Maria Belona. Admiralen efterfulgte således for anden gang en prisedom ved admiralitetsretten på Margarita med en påmindelse om blokaden.[16]

Bentzon beordrede Suenson med den nybyggede korvet Diana med 20 kanoner til Margarita. Han skulle overføre købmand Benedetti som udsending for de danske myndigheder "for at komme paa en bestemt Fod enten af Fred og Roelighed eller aabenbar Feide med disse Folk." Endvidere instruerede Bentzon kaptajnen om, "...at enhver Handling maae undgaaes, som kunde instrueres som en Anerkiendelse af den venezuelanske Regiering, men at det forresten vil være passende i enhver ligegyldig Sag at vise al Høflighed, da det ingenlunde er gavnligt at Insurgent Regieringerne skulde komme paa de Tanker, at den danske Regiering betragtede dem med særdeles ondt Øie."[17]

Benedetti blev i november ved kgl. resolution udnævnt til adjudant for kommandanten og fungerede da allerede som sådan. Udover Benedetti sendtes den forurettede reder Francis Zérega med korvetten som lokalkendt. Von Scholten beskrev ham som en agtet og redelig handlende. Zérega var imidlertid ikke skatteyder på øen, hvilket støtter formodningen om dobbelt borgerskab og bekvemmelighedsflagning. Få år senere udrustede Zérega selv colom-

---

[15] 12.10.1818 Skon. Maria Belona, reder Francis Zérega. Almirantazgo. 1,205-31. - Se bilag 2. - 23.11.1818 Francis Zérega til kommandanten. VLG.334. - Sag om engelsk skon. Active. Almirantazgo. 1,95-111. - 23.11. 1818 Kommandanten til Gtk. DUA. Korrespondanceakter. II. - Disse sager kan ikke bevise, at Joly skulle være værre stemt over for dansk flag; han var den største kaperreder, og derfor er det naturligt, at hans fartøjer ofte fremtræder; iøvr. her s. 41. - En redegørelse for den i almindelighed frygtede Joly og hans samarbejde med øverstkomm. Arismendi på Margarita og forholdet til den svenske ø St Bartolomæus er fornylig bragt af Carlos Vidales: Corsarios y Piratas. Stockholm 1989, s. 14f.

[16] 4.11.1818 Margarita, L. Brion til gobernador de Santa Cruz y dependencias. VLG.334.

[17] 6.12.1818 Gen.guv. til J.A. Suenson. Adm.1009.79.

bianske kapee.[18]

Bentzon medgav Benedetti skrivelser til den øverstkommanderende på Margarita, general *Juan Bautista Arismendi*, og til admiral Brión. De indeholdt indsigelser mod blokaden, krav om respekt for det danske flag, og betegnede kapernes overgreb som sørøveri. Benedetti reklamerede i de enkelte sager.[19]

I modsætning til Bentzons skrivelse til Bolívar og Brión i januar 1817 blev det nu ikke omtalt, at republikken ikke var anerkendt. Den kendsgerning, at et dansk krigsskib blev afsendt med en dansk forhandler, var i sig selv et udtryk for, at koloniens øverstbefalende anerkendte, hvem der havde myndigheden over *Republikken Venezuela*.

Ved korvettens ankomst til Margarita afviste øens øverstkommanderende, at Benedetti og Suenson kunne gå i land, da republikanske fartøjer ikke havde adgang til danske havne. Det bemærkedes, at Danmark var den eneste nation, som havde taget side med Spanien. Efter en vis korrespondance blev problemet klaret ved admiral Brións inddragelse.

Korvetten lå ved Margarita en uge, mens Benedetti forhandlede med myndighederne. Skonnerten Henriette blev frigivet, men lasten dømt prise pga. manglende papirer. Resultatet synes ud fra praksis ved retten ikke nødvendigvis at have været påvirket af den danske mission. Sagen om Zéregas skonnert var afsluttet, og Brión meddelte, at der på øen ikke var instanser, der kunne omstøde dommen, men at han ville skrive til Bolívar med henblik på, at statsrådet kunne tage stilling til sagen.

Vedrørende blokaden lovede Brión, at danske fartøjer ikke skulle blive berørt heraf, så længe den ikke var effektiv, men at tilførsel af krigsmateriel til fjenden ikke accepteredes, ej heller last uden reglementeret dokumentation eller manglende bevis for flagets lovlighed.

Den venezuelanske admirals løfter var ikke en ændring i republikanernes officielle politik. Imidlertid udtrykte han sig med en sprogbrug, som de danske myndigheder forstod. Svaret betragtedes som en imødekommelse, hvilket igen vil sige, at generalguvernøren anerkendte republikken som en stat med ret til at handle efter europæiske reger.[20]

---

[18] 7.11.1818 Kgl. udnævnelse. Gtk. Kgl. resol. 1811-18. - 25.11.1818 Kommandanten til gen.guv. VLG.334. - Matrikel. - Vedr. udrustning af kapere. Guerra y Marina. 339, 439. - For Zérega's tilknytning til S.Th. taler, at det korsikanske navn er kendt på øen i denne periode, bl.a. indgift i den danskvestindiske adelsfamilie Bretton, jfr. Dansk Adelsårbog 1919, s. 78 samt familien Brettons familiejournal, venligst stillet til disposition af museumsassistent Marianne Poulsen og kgl. bygningsinsp. David Bretton-Meyer.

[19] 6.12.1818 Gen.guv. til Gouvernement actuel de la Marguérite. VLG.32.II.117. - 6.12.1818 Gen.guv. til Louis Brion. VLG.32.II.115.

[20] Korrespondancen vedr. landgang er indskrevet i kommandoprotokollen. Skibsjrn. nr. 934 B. - 15.12.1818 Arismendi og Brión var ombord på Diana ved Margarita. Skibsjrn. nr. 934 A. - 14.12.1818 Fregat Diana V.B. (Benedetti) til Louis Brion. - 15.12.1818 Luis Brion til Vicente Benedetti. - 16.12.1818 (Benedetti) til L. Brion. - 16.12.1818 Brion til Benedetti. - 16.12.1818 L. Brion til Gobernador General de las Islas de San Tomas y Santa Cruz. - 16.12.1818 J.B. Arismendi til Gouverneur et Command. en Chef des Isles Danoises aux Antilles. Alle skrivelser i VLG.334. - 30.12.1818 Gen.guv. til kongen. VLG.24. - 30.12.1818 Gen.guv. til Rosenkrantz. VLG.32.II.124.

Bolívars inddragelse i den danske reklamationssag

Bentzon opfattede Margaritas kommandant, general Arismendi, som en urimelig modpart. Han var uden sans for Bentzons forestillinger om retfærdighed og internationale regler. Det er en kendsgerning, at Arismendi var involveret i kapervirksomheden og styrkedes ved Nicolas Jolys tilslutning til den venezuelanske marine omkring september 1818. Joly blev gift med Arismendis søster, og svogrene dannede ved deres kaperinteresser en stærk opposition til admiral Brións udadvendte linie. Generalguvernøren satte lid til Brión.[21]

Gennemgangen af sagerne fra den venezuelanske admiralitetsret i forbindelse med danske, hollandske, franske og engelske fartøjers opbringelse har vist Brións bekymring for overgrebene på neutrale nationers fartøjer. Den hollandsk fødte Luis Brión var imidlertid oftest alene med sine bekymringer. Hans meningsfælle var Bolívar, den revolutionære idealist, men generalen befandt sig i Angostura dybt inde i landet. De var begge kendt med praksis inden for krigsførelse i den europæiske verden efter lange ophold i moderlandene Spanien og Holland samt besøg i andre nationer.[22]

Den danske reklamationssag fik en sober behandling af admiral Brión. Admiralens brev til Bolívar kendes ikke, men Bolívars svar er bevaret. Først meddelte han Brión, at henvendelsen fra St Thomas var årsag til en ordre til alle krigsskibe og kapere om ikke at genere eller anholde fartøjer med flag fra neutrale eller venligtsindede nationer, og at overtrædelse skulle straffes hårdt. To dage efter omtalte Bolívar sagen om den danske skonnert, som nu var gået til højesteret. - Imidlertid havde Brión allerede forinden haft anledning til at skrive til St Thomas. Ved den lejlighed meddelte admiralen, at han havde givet ordre om respekt for neutrales fartøjer og øvrige ejendom. Blokaden skulle ikke gælde lande, der afviste spaniernes blokade af republikanske havne, men dog altid sejlads med krigsfornødenheder og våben til spanierne. Når spanske varer blev taget, skulle kaperen betale skipperen for fragt.[23]

Udfaldet af den venezuelanske højesterets behandling af sagen om Zéregas skonnert kendes ikke. Sagsakterne fra admiralitetsretten har antagelig været for belastende. Senere omtale af rederen bekræfter, at han havde dobbelte papirer i en årrække, antagelig med bopæl i Venezuela, og at han som nævnt siden var kaperreder.[24] Ved at anbefale en reklamation blev von Scholten, bevidst eller ubevidst, mellemleddet ved denne uholdbare reklamationssag og en korvets togt til Sydamerika.

Sagen om Zéregas skonnert blev i 1820 genoptaget, jfr. s. 55. Iøvrigt er der ikke kendskab til opfølgning af disse sager fra dansk side. I forbindelse med en officielt anerkendt regering ville sagerne være overdraget til Udenrigsdepartementet i København, men der er ingen tegn på den slags overvejelser. Rosenkrantz udtrykte derimod sin anerkendelse af Bentzons indsats.[25]

* * *

---

[21] 30.12.1818 Gen.guv. til kongen. VLG.24. - Vidales jfr. note 15.

[22] Almirantazgo. F.eks. sagen 8,1-73.

[23] 22.2. og 24.2.1819 Bolívar til Brión. Escritos. XVI, 20f. og 32. - 12.2.1819 Brión til kommandanten. VLK. Referatprotokol. 1111.

[24] Jfr. bilag 2 under 24.3.1822 skon. Elizabeth Dasher.

[25] 5.9.1818 Rosenkrantz til gen.guv. VLG.101.109.

Midlerne til gennemførelsen af den danskvestindiske handelspolitik indrog i 1818 krigsskibene. Det foregik på rent vestindisk initiativ og kun med delvis accept fra myndighederne i København. Imidlertid kan selve prioriteringen af en orlogsstation ved øerne omfattende tre fartøjer betragtes som den største indsats, moderlandet ydede til støtte for handelen på St Thomas i disse år. Udgifterne dækkedes delvis ved afgift på øernes egne produkter og købmændenes frivillige bidrag. Det var tillige den største opgave orlogsflåden havde, og hvormed søofficererne holdtes beskæftiget. Begrundelsen var urolighederne som følge af opstanden i Sydamerika.

Problemerne vedrørte de sydamerikanske kapere. Først gennemførtes handelsfremstødet med fregatten Minerva, hvor sikkerheden gjaldt pengetransport og siden uofficiel konvojering af et enkelt fartøj til Sydamerika på trods af kongens understregning af den traktatlige hindring derimod. Overhovedet var centralregeringen afvisende over for at udnytte krigskonjunkturerne. Udsendelsen af krigsskibene måtte ikke kompromittere kongen over for stormagterne. Initiativet var beskedent og blev ikke gentaget inden for tre år.

Nyt i den danske politik over for de krigsførende var i 1818 henvendelserne til republikanerne, først blot ved afsendelsen af købmand Benedetti som personligt bud for generalguvernøren og dernæst ved at lade Benedetti overføre til Sydamerika af en orlogskorvet. Ved den lejlighed blev der forhandlet om det principielle i republikkens blokade samt om flere konkrete kapersager. Generalguvernøren fortsatte i en vis udstrækning den "hårde" linie fra januar 1817 men var nu indstillet på etableringen af "et forhold" mellem de danske og de venezuelanske myndigheder og udtrykte tilfredshed med udfaldet trods et beskedent reelt udbytte.

Krigsskibene blev i 1818 centralt placeret ved kolonimyndighedernes handelsinitiativer og diplomati og varetog fortsat patruljeringen ved øerne. Orlogsflaget havde indtaget en ny position som forsvar ikke for danskeuropæisk men for danskvestindisk handel.

Kapitel 6. PROBLEMER MED KAPERVÆSENET

Formålet med kapitlerne 6 og 7 er at forstå kaperiet i forhold til handelslivet på St Thomas. I kapitel 6 behandles de problemer, de colombianske kaperes overgreb var forbundet med. Dernæst sammenlignes situationen for de forskellige neutrale lande, hvorefter myndighedernes indsats imod problemet vurderes. Endelig trækkes de vigtigste linier op vedr. overgrebene i 1819 og 1820 som grundlag for kapitel 7, hvori indgår købmændenes interesser i kaperiet.

Kaperiet som problem for handelen

I den bevarede korrespondance vedr. St Thomas, fremstår kapervirksomheden som periodens alvorligste problem. Kaperiet forårsagede store økonomiske tab for visse indbyggere og varede hele den omhandlede årrække 1815-1830. Midlet imod uvæsenet i perioden 1816-1818 havde været orlogstilstedeværelsen mhp. patruljering, jagt og anholdelse, den lejlighedsvise ledsagelsessejlads, reklamationer og endelig pres på de venezuelanske myndigheder ad diplomatisk vej.

Resultaterne er det svært at fastsætte, da det ikke er muligt at sige, hvad der ville være sket under en anden politik. Det er imidlertid givet, at krigsskibene holdt kaperne på afstand, når de var tilstede i farvandene om de danske øer. Der er tillige grund til at formode, at en mere liberal holdning til flygtningene og kaperne kunne have givet yderligere fordele for fartøjer under dansk flag og bedre indtjeningsmuligheder for de handlende. Denne antagelse har især sit grundlag i forholdene omkring den magtfulde kaperejer og kaperfører Nicolas Joly, der synes at have været interesseret i at bosætte sig på St Thomas i 1815. Efter at de danske myndigheder udviste ham, slog han sig ned på den svenske ø St Bartholomæus. Omgangen med guvernøren på øen og den svenske konges direkte interesse i salg af krigsforsyninger er antagelig ikke uden betydning for, at opbringelsen af fartøjer med svensk flag var en uhyre sjældenhed, som det vil fremgå.[1]

En mere imødekommende holdning fra de danske myndigheder over for republikanerne ville på den anden side antagelig have medført et endnu mere belastende forhold til Spanien, end tilfældet var 1815-1817. Imidlertid er det ikke givet, at denne styrkeprøve ville have medført den øgede fare for sikkerheden, som kongen frygtede. Danmarks rolle var beskeden, især i forhold til Englands; og de fleste nordvesteuropæiske landes regeringer ventede på linie med de danskvestindiske ledere, at det spanske imperium ville opløses. Sikkerheden i den danske konges lande opfattedes imidlertid som skrøbelig, og i europæiske sammenhænge kan det have været en fordel, at Danmark ikke markerede sig ved en provokerende kolonipolitik.

Da søfartsstatistikken er ufuldstændig for 1817-1820, kan der kun gisnes om handelens udvikling. Det er her værd at bemærke såvel købmændenes som myndighedernes vilje til investeringer i beskyttelse af handelen. Orlogsdækningen var en betydelig udgift, som har skullet modsvares i - forventede - indtægter. Ved udgangen af 1818 skrev generalguvernøren til kongen og udenrigsministeren (jfr. s. 37 note 20), at kaperen Jolys aktiviteter havde kostet

---

[1] S.O. Svärd: Latinamerika i svensk politik under 1810- og 1820-talen. Uppsala 1949, s. 49f. - Vidales, s. 14f.

øerne $ 200.000 i assurancepræmie.[2] Beløbet kan ikke kontrolleres og må blot tages som et af Bentzons velkendte slående argumenter, men vel har kaperiet haft en pris.

Det skal påpeges, at selvom kaperiet var det store problem med faren for opbringelse, var krigskonjunkturerne formentlig langt mere afgørende for handelens omfang og rentabilitet. Her tænkes på udsving i priserne som følge af spaniernes fordrivelse fra markedet, opbringelsen af fartøjer med forsyninger fra Spanien, gode og dårlige betalere etc.

Kaperiets omfang - dansk handelsflag særlig udsat

Det har ikke tidligere været forsøgt ud fra nationalitet at sammenligne antallet af fartøjer, der blev ramt af de republikanske kaperes aktiviteter. Imidlertid har historikere fra andre lande ofte beskrevet de overgreb, der gennemførtes på fartøjer under eget lands flag. Det har givet en skæv opfattelse af forholdene. Adskillige artikler skrevet af USA-historikere om fartøjer og ejendom under USA-flag har sat præg på opfattelsen i f.eks. Venezuela. Historikeren Vivian fremfører således, at det især er franske, portugisiske og "u.s.anske" fartøjer, der ramtes, og nævner derefter fire meget omtalte sager vedr. USA.[3] Her skal præsenteres resultatet af min undersøgelse af de bevarede sager ved den venezuelanske admiralitetsret 1818-1822.

Ved gennemgang af sagerne er optalt antallet af fartøjer opbragt og sendt til admiralitetsretten på Margarita (fra 1821 i La Guaira) samt omtalte tilfælde af udtagning af lasten på stedet uden anholdelse af fartøjet. Opgørelsen giver det forventede resultat, at hovedfjenden Spanien er repræsenteret med langt de fleste fartøjer, ialt 59. Anderledes bemærkelsesværdigt og for denne undersøgelse betydningsfuldt er det, at Danmark med 19 er nr. to, og således det neutrale land med flest omfattede fartøjer. Det store antal er nok så markant, idet det er flere end de øvrige neutrale nationer tilsammen! Fra England, Frankrig, Holland og USA berøres i sagerne indbringelse af eller udtagning af last fra ialt 17 fartøjer. Der er ingen under svensk flag og tre fra Portugal, der ikke var venezuelanernes fjende, men imidlertid Buenos Aires- og Artigas-kapernes.[4]

Antal fartøjer af kapere sendt til den venezuelanske admiralitetsret eller de i retssagerne omtalte fartøjer, hvorfra last eller en del af lasten blev udtaget. Corte de Almirantazgo 1818-1822. Tomos 1-17. Nationalarkivet, Caracas.

Land:	Ialt opbragt:
Spanien	59
Danmark	19
England	6
Frankrig	4
Holland	4
USA	3
Portugal	3
Diverse	3

[2] Om værdien af dollar jfr. s. 13 note 16.

[3] James F. Vivian: The Paloma Claim in United States and Venezuelan-Colombian relations, 1818-1826. Caribbean Studies. Vol. 14. No. 4. San Juan 1975. Paloma var en spansk skon. med bl.a. USA-ejet ladning for $ 9.000; unægtelig en sag de danske kolonimyndigheder pga. det spanske flag næppe havde skænket opmærksomhed! - González Deluca, s. 1080.

[4] Disse kapere repræsenterede regeringerne i de nuværende lande Argentina og Uruguay og spillede en stor rolle i Caribien samtidig med Bolívars kapere. Jfr. Bealer.

Om de 19 fartøjer under dansk flag skal anføres, at 12 blev indbragt til admiralitetsretten (fra de øvrige fire neutrale ialt 14), heraf blev de 4 fartøjer kondemneret med ladning (de øvrige neutrale ialt 4), 4 mistede ved dom hele lasten (3), 1 blev fradømt en del af lasten (2), mens 3 fik alt frigivet (1 - udfaldet for 3 af de øvrige er ukendt). For et af de franske fartøjer gælder, at det reklameredes både af de franske myndigheder og fra USA. Ejeren og skipperen af fartøjet var dansk borger på St Thomas og havde bl.a. dansk søpas til fartøjet, men der reklameredes ikke fra de danske øer. En prisedømt last på en engelsk skonnert ejedes af den danske købmand Alexander de Castro.

Der må tages forbehold mht. bevaringen af sager, der givetvis ikke er komplet. Hertil kommer et antal overgreb, der aldrig nåede rettens opmærksomhed, og de forhold, der regnedes som afgjort uden retssag. Udtagning af last på stedet betragtedes normalt ikke som "en sag" og findes oftest blot anført i redegørelser under andre sager uden at medføre dom. Den slags sager må på trods af kaperreglementets regulativer tænkes at være "private" forretninger, som kaperføreren tjente på ved salg på en af øerne. Endelig skal det anføres, at de danske fartøjer alle var fra øerne og af en størrelse på 15-115 ton, mens en væsentlig del af de spanske var store atlanterhavsgående skibe på flere hundrede ton.

Når oplysningerne fra den republikanske admiralitetsret tilføjes oplysninger fra dansk materiale, stiger antallet af "sager" med danske fartøjer til 39, jfr. bilag 2. Det skal her diskuteres hvilke forhold, der kan have haft indflydelse på det store antal. Var der flere handelsfartøjer under dansk flag end under andre neutrale flag i de farvande, hvor kaperne virkede? Der findes ikke samlede undersøgelser af Caribiens søfart og handel til belysning af forholdene. Den danske ø havde en bemærkelsesværdig stor handelsflåde, hvorfor man måske kunne forvente, at danske fartøjer udgjorde en tilsvarende andel af sagerne vedr. de neutrale. Det er imidlertid utænkeligt, at det skulle stå i forholdet 1:1 over for alle andre neutrale nationer. Her henvises specielt til farten på La Guaira jfr. s. 10f.

Farvandet mellem de danske øer og Puerto Rico var et foretrukkent sted for kaperne pga. den livlige trafik, ligesom kaperne selv havde ærinder på St Thomas. Således har de danske småfartøjer været udsat, men kaperne havde tillige andre "jagtmarker" som Venezuelas kyst og farvandet omkring Cuba.

Skadede den danske politik over for republikanerne det danske flag? Det hævdede rederen Francis Zérega i 1818 i en henvendelse til von Scholten i forbindelse med kaperen Joly. Men Joly undså sig ikke for tillige at opbringe engelske fartøjer. Samarbejdet mellem ham og kommandanten Arismendi på Margarita er allerede berørt. Arismendi fremførte i 1818 til købmand Benedetti og kaptajn Suenson, at Danmark havde taget parti med Spanien. Fordelingen af sagerne ved retten synes at bekræfte, at det danske flag betragtedes som udtryk for en fjendtlig magt. Det kan således ikke afvises, at udvisningerne i 1815 og 1816, afvisningen af de engelske våbentransporter og "den bentzonske tone" i brevene til de republikanske ledere fra 1817 havde ført til indtrykket af en særlig fjendtlig dansk holdning.

Det danske flags status som fjendemærke må endvidere overvejes i forbindelse med bekvemmelighedsflagningen. Det er fremhævet, at fremmede købmænd bl.a. fra de royalistiske dele af Venezuela antog borgerskab på St Thomas og fik dansk søpas til deres fartøjer. Af de 12 danske sager ved admiralitetsretten var Zérega imidlertid den eneste, der anklagedes for falske papirer som bosat i La Guaira, jfr. s. 37. Kolonimyndighederne viste ingen tilbageholdenhed mht. at reklamere Zéregas skonnert i 1818, men sagen førte hverken til fartøjets udlevering eller erstatning for tabet; og en enkelt sag er ikke nok til at betragte fiktive

borgerskaber som eneste forklaring på det store antal danske opbragte.

Ifølge stormagternes traktat, som Danmark havde tiltrådt, skulle handelsfartøjerne have mandskab fra hjemlandet. Denne regel var næsten umulig at efterleve i det internationale Vestindien og blev ikke fremført i de danske sager. Imidlertid er republikanernes syn på det danske flag som dække over spansk ejendom ikke fejlagtigt i en vis udstrækning. Lasten eller en del deraf var ofte spanskejet men langtfra i alle sager, hvor fartøj og last blev taget. Iøvrigt anvendtes også andre neutrale flag på lignende vis.

De vigtigste forhold i denne sammenhæng er antagelig af mere overordnet karakter. Danmark var først i 1815 blevet konfronteret med den spanske konflikt og skulle derefter udvikle en officiel holdning såvel som en daglig praksis over for parterne. Det danske flag dukkede op og repræsenterede en militært og økonomisk ubetydelig magt. Det danske orlogsflag ankom i 1816 på en langsom gammel brig, der først i 1817 fik støtte af to skonnerter. Endelig i 1818 viste orlogsfartøjerne sig ved Sydamerika, og i december optog den danske generalguvernør kontakt til republikanerne. Bentzon skrev til kongen, efter Benedettis mission til Margarita, at det bedste over for kaperne ville være udstationering af en dansk eskadre i republikanernes farvande! Dette økonomisk helt urealistiske forslag om en dansk flådeenhed fast krydsende ved Venezuelas og Ny Granadas kyster viser på den ene side generalguvernørens umiddelbare form og på den anden side hans realistiske forståelse af problemernes omfang.[5]

Republikanerne var i langt højere grad tvunget til at vise hensyn til England, Frankrig og USA, og selv til Holland, der med Curaçao lige ved Venezuelas kyst, spillede en væsentlig handelsmæssig rolle. Kaperiet hænger desuden nøje sammen med republikanernes behov for midler til at financiere kampen mod royalisterne. Enhver mere eller mindre velbegrundet årsag til kondemnering af en lille nations ejendom var nærliggende. Hertil kommer de forholdsvis mange og små fartøjer under dansk flag, fiktive danske borgerskaber, St Thomas som centrum for søfarten, Jolys udvisning i 1815, Bentzons afvisning af Bolívars henvendelse i 1817, etc.

Omvendt er det relevant at spørge, om det var prisen værd i denne grad at være mål for kapernes aktiviteter. Det skal især kapitel 8 belyse, men her skal straks påpeges betydningen af indtægterne af den udbredte handel, St Thomas havde med Sydamerika.

Opbringelserne 1819-1820

De republikanske kaperes opbringelse af danske skibe i 1819-20 overgik de tidligere år i antal kendte sager. Undersøgelserne har givet kendskab til overgreb på ialt 27 fartøjer, hvortil kommer de fremmede med danske varer ombord.

Ikke mindre end ni småfartøjer blev i begyndelsen af 1819 frataget dele af eller hele lasten af to venezuelanske kapere. Admiral Brión havde meddelt de danske myndigheder, at den ene foretog ulovligt sørøveri. Efter at det var lykkedes den danske orlogskorvet at anholde den anden, meddelte generalguvernøren omstændighederne til Brión. Sagen blev klaret i mindelighed, og det er nærliggende at forbinde med Benedettis sidste møde med admiralen, hvorved man var kommet "på talefod." Kaperføreren og hans mandskab blev dømt for sørø-

[5] 30.12.1818 Gen.guv. til kongen. VLG.24.

veri, men han og de øvrige officerer stak af fra arresten under sagens beandling.[6]
Herefter fulgte to på hinanden følgende anholdelser af en dansk skonnert, hvor første gang lasten prisedømtes og anden gang såvel fartøj som last. Rederens danske borgerskab bragtes ikke i tvivl, men de to ejere af ladningerne, brødrene Jacob og Alexander de Castro fra St Thomas respekteredes ikke trods dansk borgerskab. Den anden anholdelse var knyttet til republikanernes indtagelse af havnen Barcelona i Venezuela, hvor skonnerten opholdt sig. Da skipperen ikke kunne få sine papirer udleveret fra de flygtede havnemyndigheder, blev den i modsætning til en dansk skonnertbrig anholdt og siden prisedømt for mangel på papirer.[7]

Der er ingen omtale af disse to sager i den danskvestindiske korrespondance. Hvorfor der ikke blev reklameret, er uklart, da de danske papirer i marts ikke blev bragt i tvivl ved den venezuelanske domstol.

En reder måtte nødvendigvis selv rette henvendelse til kommandanten på St Thomas, som så forestillede sagen for generalguvernøren. Der er ikke konstateret tilfælde, hvor Bentzon afviste at udfærdige en reklamation. Netop i denne periode, efter indførelsen af admiralitetsretten, havde en reklamation visse muligheder, hvad de resterende sager fra 1819 viser. Skonnertens ejer kan have været bosat uden for de danske kolonier, men købmændene Jacob og Alexander de Castro boede på St Thomas. De udførte i de følgende år betroede hverv for den konstituerede kommandant, hvorfor det må undre, at sagen ikke blev overdraget til myndighederne.[8]

Orlogsskonnerten Macaria blev solgt i 1818, og skonnerten St Thomas afsejlede 1. august 1819 til København. Korvetten Diana var en uge forinden sejlet til USA for at tilbringe orkansæsonen i sikre farvande og var tilbage i midten af november. Således var øerne i tre og en halv måned uden orlogsbeskyttelse, hvilket var første gang i tre et halvt år.

I denne periode skete flere overgreb på danske fartøjer med et mindre udbytte for kaperne. Sagerne blev omtalt ved den venezuelanske admiralitetsret, men synes ikke at have ført til reklamationer. Det er eksempler på, at et stort antal småsager må have forekommet i disse år, uden at efterlade spor i den officielle korrespondance.[9]

Iøvrigt er tre sager fra årets sidste del bemærkelsesværdige, idet de endte med underkendelse af kapernes anholdelser og med erstatning til de danske købmænd og redere. I forbindelse med to af sagerne er der ingen tegn på reklamation; frigivelsen skyldtes udelukkende rettens egne undersøgelser. I den tredie sag blev udstedt alle former for dokumentation fra kommandanten på St Thomas, Peter von Scholten, såvel som fra havnemyndighederne og

---

[6] Sagens akter samlet i: VL. Udtagne sager vedr. kaperføreren Audinet m.fl. - 23.1.1819 Gen.guv. til Suenson om at opbringe Orinoco og Virginia. Bilag til: 12.2., 16.2. og 4.3.1819 Suenson til Admiralitetet. Adm.1009.153-54, 244. - Skibsjrn. nr. 934 A. Diana. - 12.2.1819 Brión til kommandanten. VLK. Referatprot. 1111. - 4.3.1819 Gen.guv. til Brión. VLG.32.II.136. - 4.3.1819 Gen.guv. til Rosenkrantz. VLG.32.II.137.

[7] 28.2.1819 Skon. Two Friends ført af Jean Luis, reder Jacob Redondo opbragt af venezuelansk brig Almirante Brión. Almirantazgo. 2,47-86. - 14.8.1819 sag indledt vedr. skon. Two Friends, ført af Juan Luis, reder Jacob Rendon. Almirantazgo. 5,56-84.

[8] Alex. de Castro fungerede i hvert fald 1820 som adjudant for stadshauptmanden på St Thomas, Peter von Scholten. VLK. Referatprotokol. 289. Se iøvr. s. 12. - Jacob de C. var 1823 dansk forhandler hos præsidenten på Haïti. 2.5.1823 Gen.guv. til kommandanten. VLK. Referatprot. 297.

[9] Se bilag 2: Før 2.9.1819 skon. Ventura; 4.10.1819 bark Maria; 15-16.10.1819 en dansk bark.

notaren. Uden denne indsats bag ejerens egen reklamation var sagen sandsynligvis aldrig nået til admiralitetsretten, da fartøjet var ødelagt, og lasten formentlig solgt på en af øerne.[10]

Fra 1820 kendes til domme over lasten fra fire danske fartøjer. I ét tilfælde var lasten dansk, men blev taget pga. uregelmæssighed i papirerne. Dele eller hele lasten blev i de øvrige sager ifølge retten taget som bevist spansk ejendom. Endvidere omtaltes under andre sager udtagning af ladning fra yderligere tre danske fartøjer. Der blev reklameret gentagne gange vedr. den danskejede last, hvilket imidlertid ikke medførte en ændring i dommen, men ellers er der ikke tegn på reklamationer. Der var dog sidst på året en undtagelse, som skal omtales i kapitel 9.[11]

Den umiddelbare grund til de relativt få reklamationer var, at rederne og købmændene afholdt sig fra at anmode om reklamationskrivelse fra myndighederne, hvilket formentlig var i erkendelse af, at spansk ejendom var kapret ud fra almindeligt anerkendte regler. Imidlertid er der sager, der giver anledning til forundring over, at der ikke blev reklameret. Det gælder f.eks. i forbindelse med brødrene de Castros varer i 1819, hvor de venezuelanske myndigheder anerkendte, at det drejede sig om dansk ejendom. Herpå er der ingen umiddelbar forklaring. Det kan anføres, at Alexander de Castro og formentlig ligeledes broren ikke kunne skrive, men som en af de allerrigeste købmænd kunne han få en erklæring udstedt fra notaren mhp. at opnå myndighedernes hjælp.[12]

Den danske indsats samlede sig iøvrigt om krigsskibenes patruljering. Det lykkedes i 1819 at anholde en kaper udrustet på St Thomas under Artigas' flag. Samtidig tog engelske orlogsfartøjer tre Artigas-kapere ved de danske øer. Sagen fik en usædvanlig hurtig behandling i det danske retssystem. Efter blot et år var der afsagt dom ved Højesteret. Kaperføreren blev idømt to års straffearbejde i København.[13]

I december indbragte orlogskorvetten en colombiansk kaper til St Thomas. Den blev frigivet af kommandanten med den begrundelse, at der ingen klager var mod den. En uge efter tog den imidlertid en dansk bark, en af de tre sager, der endte med frigivelse ved retten.[14]

I slutningen af maj 1820 udfoldede en colombiansk kaper sig i farvandet mellem Puerto Rico og de danske øer. Kaptajnen var en vis Joseph Raffetti, jfr. s. 36 note 14 og s. 49f.

---

[10] Før 30.9.1819 skon. Hero ført af G. Agostini, reder Santi Stella. Almirantazgo. 5,108-99. - 2.12.1819 Båd Industry ført af Johanny Pedro Sandia, reder Benjamin Brown, frataget last og ejendele og fartøjet ødelagt af kaperskon. Perla Oriental. Almirantazgo. 10,257-303. - 6.12.1819 Bark Seaflower, reder og skp. Charles Blunder, taget af kaper El Brion, kpt. Azor Orne. Almirantazgo. 3,1-84.

[11] Der henvises til sager under 1820 i bilag 2. - 24.2.1820 Vicegen.guv. Stabell til Lino de Clemente, Margarita. Reklamation vedr. skibet Orpheus. - 22.3.1820 Lino de Clemente, marinechef på Margarita til gen.guv. Svar på skriv. af 24.2. - 5.4.1820 Lino de Clemente til gen-.guv. VLG.101.

[12] De Castro signerede med et +. VL Rådssekretæren. Skibseder. 1817.

[13] 12.6.1819 Suenson til Admiralitetet. Opbragt skon. Las Colonias, fører S.G. Pelot. Adm.1011.472. - 14.6.1819 Gen.guv. til Rosenkrantz. VLG.32.II.152. - 5.8.1819 S.Th. bytingsdom vedr. kaper Las Colonias. 10.11.1819 Landsoverretsdom. 12.6.1820 Højesteretsdom. Fra bilag til 21.1.1823 Suenson til Admiralitetet. Adm.1024.28.

[14] 29.11.1819 Suenson til Admiralitetet. Kaper Brion, kpt. Orne. Adm.1013.59. - 6.12.1819 Kaper El Brion tog bark Seaflower. Almirantazgo. 3,1-84.

Efter at have kapret to fremmede fartøjer, udtog Raffetti lasten fra to danske. Da kaperen siden lå på lavt vand ved øen Culebra med de kaprede varer i land, viste orlogskorvetten Diana sig. Raffetti kom efter anmodning ombord på Diana, hvor man beholdt en del af hans papirer. Da kaperen ønskedes indbragt til St Thomas, blev Raffetti sejlet tilbage til sit fartøj sammen med dansk orlogsmandskab, men kaperbesætningen ville ikke følge ordren. Danskerne måtte vende tilbage til korvetten, der ikke kunne komme så nær land, at man var på skudhold. Næste morgen blev der dog skudt fra Diana mod kaperen, som hejste sejl og undslap.[15]

Efter Dianas flere heldige opbringelser fulgte altså dette mislykkede forsøg, som blev indledningen på et længere bekendtskab ved Raffettis hærgen i årene fremover. Den danske orlogschef og Raffettis forklaringer til henholdsvis generalguvernøren og admiralitetsretten i Sydamerika var identiske. Forklaringen på sagens fra et officielt dansk synspunkt uheldige udfald synes således at være en alt for godtroende fremgangsmåde. Forholdene omkring Raffetti er imidlertid særlig interessante, da han havde nære kontakter til købmændene på St Thomas, og sagen omtales derfor yderligere i det følgende kapitel.

* * *

Det er blevet fastslået, at fartøjer under dansk flag var særlig udsatte for overgreb fra de venezuelanske (colombianske) kapere i årene 1818 til 1822. Den begrænsede danske orlogstilstedeværelse i forhold til England, Frankrig og Holland kan have haft indflydelse herpå, ligesom Danmarks sene inddragelse i urolighederne i Caribien kan have spillet en rolle for, at dansk flag blev et fjendemærke i de første år efter genovertagelsen af øerne. Udvisningerne af de fremtrædende republikanere som Joly og Tovar i 1815 og 1816 såvel som generalguvernør Bentzons afvisende reaktion på Bolívars og Brións henvendelser i 1817 er andre mulige grunde til den manglende respekt for dansk flag. Til gengæld kan den danske krigsskibsmission til Margarita med forhandlinger med myndighederne have haft en positiv virkning ved at bekræfte den af admiral Brión allerede forinden tilstræbte åbne kontakt. Imidlertid blev fortsat mange fartøjer opbragt og nogle prisedømt. At andre blev frigivet ved dom afveg ikke fra forholdene i januar 1817, da republikanerne første gang søgte tilnærmelse til de danske myndigheder og samtidig frigav nogle kaprede fartøjer. Derimod viser det en inkonsekvens, som f.eks. også myndighederne i USA blev mødt med fra venezuelansk side.[16]

Udbyttet af orlogsaktiviteten var den fortløbende patruljering, der imidlertid fra denne periode og nogle år frem blev afbrudt i orkansæsonen. Myndighederne kunne være tilfredse med at have deltaget i opbringelsen af Artigas-kaperne, der var almindeligt ildesete i Vestindien. Udover anholdelsen i februar 1819 af en kaper for at drive omfangsrigt sørøveri var indsatsen over for de venezuelanske kapere til gengæld ikke imponerende.

---

[15] 20.5.1820 Kaper Buitre, kpt. José Raffetti, opbragte spansk skon. Juanita; umiddelbart efter port. brig San Jao Augusto. Almirantazgo. 9,319-544. - 13.6.1820 Suenson til Admiralitetet. Bilag: 9.6. J.A. Suensons rapp. til vicegen.guv., 7.6. Raffetty til kommandanten og 9.6. Suenson til kommandanten. Adm.1015.402.

[16] Vivian, jfr. s. 42 note 3.

Kapitel 7. FADDERSKAB OG VÅBENHANDEL

Den 21. juni 1819 lod købmand Vincent Benedetti og hans kone Marianne Eléonore Souffrain Benedetti deres yngste søn døbe i den katolske kirke på St Thomas.

Blandt fadderne var to af barnets mostre, Sophie og Hortence Souffrain, danske statsborgere, døtre af den afdøde velhavende købmand Jean Baptiste Henry Souffrain og hans enke Marie Madeleine. Året efter døde enken, og de to frøkener arvede sammen med fru Benedetti og deres øvrige søskende byens højest beskattede ejendom.

Faddere var endvidere en embedsmandsfrue, Eliza Moe, og den venezuelanske flygtning, købmand *Juan Pablo Montilla*. Venezuelaneren kan have boet på øen siden den store flygtningestrøm fra Sydamerika omkring 1814-15. Dengang ankom to brødre, officererne *Tomás og Mariano Montilla*, som begge ved deltagelse i uafhængighedskampen endte som generaler i republikken. Juan Pablo var den eneste af brødrene, der levede en årrække på St Thomas, hvor han i 1819 fik borgerskab.

I gruppen af faddere var desuden koloniens to øverste ledere, generalguvernør Adrian Benjamin Bentzon og den konstituerede kommandant, Peter von Scholten. De lagde navn til købmandens barn, Adrian Peter Joseph Benedetti.[1]

Deltagerne ved barnedåben er væsentlige for undersøgelsen af økonomien på St Thomas under uafhængighedskrigen. Købmand Benedetti, der var adjudant for kommandanten og i 1818 var generalguvernørens udsending til Margarita, havde nære forbindelser til de venezuelanske (fra 1819 colombianske) kapere. Han aftog prisegods og formidlede afsendelse af prisevarer fra St Thomas til Margarita. Efter at forbudet mod våbenhandel i 1817 var udstedt i København, solgte Benedetti våben til republikanerne.

I det følgende optræder Benedetti hyppigt i de udvalgte eksempler på St Thomas-købmændenes kontakt til kaperne og på salg af våben. Han var ikke den eneste involverede, men udmærkede sig ved sine særlig nære forbindelser til myndighederne, hvilket fadderskabsforholdet symboliserer.

Eksemplerne skal vise sammenhængen mellem de sociale relationer og de økonomiske og politiske forhold på øen. Undersøgelsen er muliggjort ved udnyttelse af de danske myndigheders korrespondance, sydamerikansk materiale samt personalhistorisk materiale som f.eks. kirkebøger.

Kaperhavnen St Thomas

Med udgangspunkt i søofficeren Hans Birch Dahlerups erindringer[2] har der i historietraditionen om årene under den sydamerikanske frihedskrig eksisteret en opfattelse af, at St Thomas var forsyningshavn for kaperne. Nærværende undersøgelse kan bekræfte, at det var tilfældet,

---

[1] 21.6.1819 Døbte. Kirkebog for St Pauls og St Peders katolske kirke. Enid M. Baa Library and Archives. - VLP.ank. 30.8.1814 Tomás Montilla. 20.9.1814 Mariano Montilla. - VL Rådssekretæren på S.Th. Borgeredsprotokol. 7.10.1819 J.P. Montilla, født i Caracas, købmand. - Øvr. personalhistoriske oplysninger om fam. Souffrain og Benedetti er fra den katolske kirkebog 1820, jfr. ovf., Matrikel. 1814f. samt fra VLB. Registrerings- og vurderingsprot.

[2] Dahlerup 1909, s. 45.

og der skal her præsenteres nogle få eksempler på forholdene for at illustrere, hvilke relationer kapernes aktiviteter indgik i.

Omkring 1. september 1819 instruerede kaperfører Ivory Huntress sin prisemester om, at han skulle bringe en prise til Margarita, men hvis øen var blokeret, fortsætte til St Thomas. Huntress var selv borger og købmand på St Croix. Prisemesteren skulle på St Thomas henvende sig til USAs tidligere vicekonsul R.M. Harrison. Der var imidlertid ikke problemer ved Margarita, og vi kan blot konstatere en forbindelse mellem den colombianske kaperkaptajn Huntress og købmand Harrison, begge borgere i dansk Vestindien.[3]

Få dage senere forekom en lignende episode med en anden kaper, men da var Margarita blokeret af spanierne, og prisen fortsatte til St Thomas. Harrison arrangerede, at lasten via hans eget firma blev videresolgt til købmand Vincent Benedetti for 12.000 pesos.[4]

Købmand Benedetti stod i forbindelse med en række personer, der var deltagere i kapervirksomhed i Colombia.

Agustino Franceschi, reder og skipper på St Thomas, fik i 1816 for første gang søpas til sin skonnert Transit og sejlede derefter i fast fart mellem St Thomas og Venezuela.[5]

I 1819 kautionerede Franceschi for en colombiansk kaper, som hans bror, en købmand på Margarita, udrustede og fik kaperbrev på. Samme år udtalte Agustino over for myndighederne på Margarita, at han var borger på øen, og da broren døde, overtog han kaperen. Som kaptajn havde de først den colombianske søofficer *José Raffetti* og kort tid efter en vis *Bernardo Ferrero*. Raffetti opbragte i 1818 en dansk skonnert (jfr. s. 36 note 14), og Ferrero havde i 1817 plyndret et dansk skib, hvorefter hans kaper Conejon blev kondemneret af de danske myndigheder (jfr. s. 28f).

Franceschi var ikke skatteyder på St Thomas, og det er rimeligt at antage, at han ikke boede på den danske ø, men benyttede Dannebrog som bekvemmelighedsflag.[6]

Mange andre kaperredere fik borgerskab på St Thomas og havde fartøjer registreret på øen. Her skal nævnes endnu én, Francis Antonelli, der 1820 var indbygger og købmand på Margarita. Han fik kaperbrev hos de colombianske myndigheder til sin skonnert Buitre, ført af ovf. omtalte kpt. Raffetti.[7] I 1820 indbragte Raffetti til St Thomas lasten fra en prise. Det gik forud for sagen omtalt i foregående kapitel s. 46f., som endte med, at den danske orlogskorvet forsøgte at anholde kaperen. Gennem denne sag knyttes forbindelsen mellem Benedetti, Franceschi, Antonelli og Raffetti:

Benedetti modtog varerne fra kaperkaptajn Raffetti mhp. at sende dem til Margarita. Agustino Franceschi førte på sin skonnert Transit en del gods til admiralitetsretten på Margarita, mens Benedetti solgte resten på St Thomas - bl.a. til kaperrederen Antonelli. Herfor aflagde Benedetti regnskab til Raffetti.[8]

---

[3] 31.8.1819 Instruks Huntress til Benjamin Tucker. Almirantazgo. 4,16.

[4] Sept. 1819 Kaperen Almeida, kpt. George Wilson. Lasten fra spansk skon.brig Minerva. Sagen blev 22.8.1820 taget op i den col. admiralitetsret, hvor Benedetti vidnede under et togt med korvetten Najaden dec. 1820. Almirantazgo. 11,112-54. - Peso er en anden betegnelse for piaster, se værdien heraf s. 13 note 16.

[5] Gtk. Udskrift af St Thomas søpasprot. - Gtk. St Thomas Råds rapp.

[6] Almirantazgo. 4,157. - Guerra y Marina. 339, 454 og 467. - Matrikel. 1814f.

[7] Gtk. Udskrift af St Thomas søpasprot. 7.5.1821. - Om fart mellem S.Th. og Maracaibo 1821 og 1824: Gtk. St Thomas Råds rapp. og Fundación John Boulton. D3. 222,27-31. - Kaperbrev: Guerra y Marina. 339,459.

[8] Almirantazgo. 9,490.

Således ses, at de tre St Thomas-borgere Franceschi, Antonelli og Benedetti stod i handelsmæssig forbindelse med hinanden, og at alle tre havde kontakt til den colombianske søofficer og kaperkaptajn Raffetti. De to førstnævnte var desuden selv kaperejere under Colombias flag.

Hvis kaperen var blevet indbragt til St Thomas havde øens kommandant været nødsaget til at lade sagen undersøge, hvilket måtte føre til dom over Raffetti for at have taget lasten fra to danske fartøjer. Det ville næppe kunne undgås, at Benedetti ville blive inddraget som aftager af prisegods (ikke fra de danske fartøjer) med landsforvisning til følge. Men kaperen blev ikke indbragt, og trods de uheldige omstændigheder, der jfr. s. 47 lå til grund herfor, synes der ikke at have været tilbageholdenhed fra orlogschefens side.

I ét tilfælde blev Benedettis forhold inddraget i en retssag. Det var mange år senere, og sagsøgte var Peter von Scholten. En last fra et kapret fartøj skulle i 1818 være indbragt til øen og solgt til Vincent Benedetti og en anden af øens købmænd. Von Scholten havde ifølge sagsøgeren ikke ladet sagen undersøge trods en indberetning om, at det antagelig drejede sig om "sørøvergods". Retten fandt ikke dette forhold bevist.[9]

Disse eksempler tjener til at vise forholdene for den venezuelanske / colombianske kaperaktivitet omkring St Thomas.[10] Selvom øen som kaperrede langt blev overgået af f.eks. Baltimore i USA og den svenske ø St Bartolomæus, viser disse eksempler på handel med prisegods, at den sydamerikanske kaperaktivitet spillede en rolle i øens økonomi. Myndighederne tolererede ikke åbenlys kontakt til kaperne, men det må formodes, at kommandanten var vidende om forholdene. Venezuelanernes indbringelse af prisegods omkring 1818-1821 førte ikke til samtidige retslige undersøgelser. Det er ligeledes nærliggende at formode, at bekendtskabet mellem von Scholten og Benedetti spillede ind, og at det samme gjorde sig gældende mht. de danske krigsskibes indsats over for kaperfartøjerne.

I 1820 havde en Artigas-kaper en agent på øen, og mindst to priser blev sendt til ham. I modsætning til de venezuelanske kapersager blev én af Artigas-sagerne retsligt undersøgt. Fartøjet og lasten af tilfangetagne afrikanere blev af myndighederne solgt på St Thomas. Ingen af de deltagende i disse sager er kendt for særlige relationer til de danske myndigheder, hvilket kan være en grund til behandlingen og udfaldet af sagen. Ligeledes giver de gentagne tilfælde af flugt fra arresten, jfr. s. 18 og 20, anledning til at formode, at især personer knyttet til Bolívars kapere havde indflydelsesrige sympatisører, som kunne hjælpe dem på fri fod.[11]

---

[9] J.M. Magens: Klage til Hs Maj. Kongen (...). Kbh. 1840, s. 195f. og samme: Proceduren. Kbh. 1843, s. 205-09.

[10] Det har ingen mening at give henvisninger til de utallige steder i allerede anført dansk og sydamerikansk materiale, hvor St Thomas-borgere nævnes som kaperejere og -førere samt forhandlere af prisevarer. Der er ved undersøgelserne fundet oplysninger bl.a. vedr.: Seb. Boguier, Fco. Morandi, Mathias og Feliz Donato, F. Zérega, Isaac Pardo, handelshuset Benjamin & Levy, Jean Pinau og Miguel Sánchez. En særlig undersøgelse af kaperiets betydning for øen vil være nærliggende.

[11] 2 priser taget af Artigas-kaper General Ribera sendt til S.Th. Almirantazgo. 9,451 og DUA. Korrespondanceakter. IV. - 29.7.1820 Vestind. Regering til Gtk. VLVR.29. - 3.1.1821 Rothe til Gtk. VLG.42.

Sydamerikanske våbenindkøb på St Thomas

I 1819 blev Venezuela forenet med Ny Granada, og republikken Colombia blev udråbt i Angostura. Kongressen for den nye stat valgte general Bolívar til præsident.

Sidst på året iværksatte Bolívar foranstaltninger for at få indkøbt våben og ammunition til de republikanske styrker. I Ny Granada, i den vestlige del af den nye republik, var der stor mangel på geværer, men til gengæld havde republikanerne dér et godt betalingsmiddel til rådighed i form af ædelmetaller fra de lokale miner.

En udsending afgik med 10.000 pesos til USA og en anden med 36.000 til St Thomas, hvor kontant afregning formodedes at kunne tilfredsstille republikanernes behov for geværer og beklædning.[12] På St Thomas opstod problemer omkring handelen. Ifølge bevaret korrespondance rygtedes det hos spanierne i de royalistiske dele af Venezuela, at republikanerne var på våbenindkøb. Ved at komme med et højere bud lykkedes det spanierne at løbe af med 3.000 geværer, som republikanerne forhandlede om med handelshuset *Grüner & co.*

Som forklaring på den fejlslagne handel nævnede vicepræsidenten siden i et brev til Bolívar, at udsendingens engagement med kommandanten på øen - Peter von Scholten - spillede en rolle. Omstændighederne nævnedes ikke, men fra et købmandssynspunkt var de forhøjede priser som følge af konkurrencen tilfredsstillende.[13]

I januar 1820 fik oberst Mariano Montilla overdraget en større sum i kontanter og guldbarrer for at drage til St Thomas og indkøbe fødevarer og geværer til hæren og flåden. Et colombiansk krigsskib bragte obersten til øen.

Den 20. januar skrev Montilla til krigsministeren, at guldbarrerne var anvendt til køb af levnedsmidler og udrustning til tropperne. Han ville den følgende dag afgå med et fartøj lastet med varerne under konvoj af krigsskibet, der ventede uden for havnen. Han havde desuden indgået kontrakt om 1.000 geværer med bajonetter med Benedetti & co. til afsendelse få dage senere. Endvidere mente Montilla, at der snart kunne skaffes flere geværer på øen. Obersten tilføjede, at hans bror Juan Pablo havde været til stor hjælp ved handlerne. Broren var i 1819 fadder for Benedettis søn.[14]

---

[12] 14.12.1819 Angostura, Bolívar til Brión. Venter penge fra Ny Granada. - 16.12.1819 Bolívar til vicepræs. af Cundinamarca. James Hamilton sendt til S.Th. med 36.000 pesos, har bedt om konvoj fra S.Th. - 16.12.1819 Bolívar til Mariano Montilla. Konvoj til Hamilton til sikring af krigsmateriel. Escritos. XVI,430, 452 og 454f. - Peso er en anden betegnelse for piaster, se værdien heraf s. 13 note 16.

[13] 4.1.1820 Juan Griego, Brión til Bolívar. Span. købte et parti geværer på S.Th. Trykt i Vargas, I, s. 31-33. - 4.1.1820 M. Montilla til krigsministeren. Spanierne løb af med et parti geværer. O'Leary. 17,24. - 20.1.1820 S.Th., M. Montilla til krigsministeren. Spanierne førte 3.000 geværer til La Guaira, pga. en forskel på 3.000 pesetas. O'Leary. 17,36-38. - 1.2.1820 Angostura, Roscio til Bolívar. Fjenden bød 2 reales mere per gevær; om udsendingens forbindelse til den danske guvernør (Roscio havde ikke selv været på øen). O'Leary. 8,460-64.

[14] 14.12.1819 Bolívar til M. Montilla. Escritos. XVI, 424. - 4.1.1820 Brión til Bolívar. Mariano Montilla afgår til S.Th. med orlogsbrig Boyacá; ved ikke, om der er 20.000 geværer på S.Th. nu, da span. har købt et parti. Vargas, I, s. 31-33. - 4.1.1820 Mariano Montilla til krigsministeren. Om på S.Th. at verificere købet af levnedsmidler, afsende dem og forhandle præsidentens anvisning. - 20.1.1820 S.Th. M. Montilla til krigsministeren. - 22.1.1820 Richards til marineministeren. Som aftalt med Montilla afgik Brión med størstedelen af eskadren d. 20.1. for at sikre de effekter, der skal føres fra S.Th. O'Leary. 17, s. 24, 36-38, 45-47.

På trods af et stort antal indberetninger fra generalguvernøren til myndighederne i København var der begivenheder, der ikke meddeltes. Andre gange kom en indberetning bemærkelsesværdigt sent. Dette gjaldt tillige indberetningerne fra kommandanten til generalguvernøren og fra orlogscheferne til Admiralitetet.

Oberst Mariano Montillas besøg på St Thomas i januar 1820 hører til de begivenheder, der ikke nåede til København. Men der er andre begivenheder, der må bemærkes.

Den 12. februar indsendte chefen for orlogsbriggen St Croix, H.D.B. Seidelin, en indberetning til Admiralitetet. Netop den dag afsejlede briggen til Sydamerika. Det er derfor naturligt, at der afgik en indberetning, vel at mærke med oplysning om togtet, som Seidelin imidlertid ikke nævnede.

To spanske oberster ankom den dag til St Thomas fra Spanien. De henvendte sig til kommandanten, nu ikke den konstituerede men den egentlige, Christian von Holten, der gjorde et få ugers ophold på øen. Spanierne anmodede om at blive overført til et hvilketsomhelst sted på kysten under royalisternes kontrol. Ønsket om dansk flag blev begrundet med angst for at sejle med et spansk handelsfartøj.

Begge danske krigsskibe lå i havnen på St Thomas. Briggen St Croix afgik om aftenen til Puerto Cabello og var tilbage ved øerne den 28. februar. Den 22. daterede Suenson, chef for korvetten Diana, en indberetning uden at omtale briggens togt til Sydamerika.[15]

I Colombia ventede Bolívar stadig på geværer. De 1.000, som oberst Montilla i januar købte af Benedetti, strakte ikke langt. Præsidenten beordrede i januar en ny udsending til St Thomas. Samtidig med de spanske obersters henvendelse om befordring til Sydamerika afventede således general *Antonio José Sucre* i Angostura sin afrejse til St Thomas. Ydermere stod den netop afgåede vicepræsident for Venezuela, Francisco Antonio Zea, for at drage til St Thomas for dér at søge befordring videre på en diplomatisk mission til de neutrale magters regeringer. Praktiske omstændigheder forsinkede afgangen for de to fremtrædende sydamerikanere. De var formentlig ventet på St Thomas af flygtninge og købmænd.

Én forklaring på den forbigåede beslutning om at afsende en dansk orlogsbrig til Sydamerika med få timers varsel er, at de to spanske oberster skulle væk fra øen, inden republikanerne ankom. Der må have hersket en vis uro, siden Seidelin som chef på briggen ikke mente, at et togt til Sydamerika vedkom Admiralitetet; alligevel undlod han ikke at afsende en indberetning på afgangsdagen, som det var sædvane. Ti dage efter glemte den øverste chef for de danske flådestyrker at indberette, at briggen under hans kommando var ved Sydamerika. Eller han undlod bevidst at nævne dette besøg i krigszonen.

Et andet betydningsfuldt forhold kan have været, at det engelske linieskib Salisbury netop befandt sig ved St Thomas. Salisbury sejlede i disse måneder i rutefart mellem La Guaira og St Thomas som konvoj for handelsskibe fra alle nationer. De nærmere omstændigheder kan man have ønsket at unddrage de spanske oberster.[16]

Hverken general Sucre og F.A. Zeas besøg eller orlogstogtet til Colombia nævnede koloni-

---

[15] 12.2.1820 Seidelin til Admiralitetet. og 22.2.1820 Suenson til Adm. Adm.1013.148-49. - Søetaten. Skibsjrn. nr. 934 A. Diana.

[16] Salisburys bevægelser kan følges i indberetningerne til admiralitetet jfr. foregående note samt i skibsjournalerne nr. 934 A Diana og 939 St Croix. I flg. J.P. Nissens kronologiske optegnelser foregik engelsk konvojsejlads mellem S.Th. og Sydamerika allerede i 1818 og fortsatte 1819 og 1820. Reminiscenses, s. 113f, 116 og 123.

ens ledere over for myndighederne i København. Den 24. marts skrev Seidelin igen til Admiralitetet, henviste til sin sidste rapport af 12. februar og anbefalede to kanoner ekstra til briggen. Endelig den 28. marts indberettede Suenson, chef på korvetten Diana, om briggens togt til Sydamerika, hvorfra oplysningerne her stammer.[17]

General Antonio José Sucre begav sig i marts 1820 med et krigsskib og to skonnerter til St Thomas for at omsætte de 60.000 pesos, præsident Bolívar havde betroet ham. Han håbede på at købe omkring 6.000 geværer og forskellige forsyninger til tropperne i Ny Granada.

Ombord på samme fartøj som generalen var den nyligt afgåede vicepræsident Francisco Antonio Zea, der skulle ud på vigtige diplomatiske missioner, først til USA og siden til Europa. Zea havde været på St Thomas i begyndelsen af 1817 for at købe våben, og som det tidligere er anført antagelig også for at tale republikanernes sag hos de danske myndigheder på den vigtige handelsplads.

Disse to fremtrædende sydamerikanere har selv efterladt mange vidnesbyrd om deres ekspedition, og de ledende officerer og ministre i republikken korresponderede flittigt med hinanden om denne vigtige rejse.

General Sucre aflagde detaljeret regnskab for sine indkøb. Kontrakter og regninger endte i det colombianske krigsministerium, og det fremgår, at Sucre under sit ca to uger lange ophold på øen indgik kontrakt med købmand Vincent Benedetti om køb af 3.732 geværer, overvejende engelske men også et mindre antal af, hvad der blev angivet som danske på kontrakten og tyske på regningen. Det var den største post på generalens regnskab, 36.890 pesos til Benedetti.

Købmanden lovede, at geværerne skulle være klar til afgang den 24. marts, og at der ingen problemer skulle blive ved afgang fra havnen. En tillægsaftale fastslog, at Benedetti var forpligtet til at bistå, hvis problemer opstod ved udskibningen. Som adjudant for kommandanten kunne Benedetti antagelig regne med diskretion fra myndighederne. Som vidner på våbenhandelen underskrev to personer, John Souffrain, en danskvestindisk købmand, bror til fru Benedetti, og Juan Pablo Montilla, bror til to venezuelanske officerer og fadder for Benedettis yngste søn. Om Montilla således har repræsenteret den ene eller den anden part står åbent.[18]

Da general Sucre aflagde beretning for Bolívar efter hjemkomsten til Angostura, nævnede han, at yderligere ca 3.500 geværer fra Benedetti kunne være i Venezuela omkring midten af maj, idet købmanden ventede en sending fra New Orleans. Der er ingen tegn på en sådan ladnings ankomst til Sydamerika, og Benedetti havde i januar og marts slået til på det bedste tidspunkt, mens der var kontanter hos republikanerne. Den tid var slut efter Sucres indkøbsrejse.[19]

Den anden udsending, Zea, benyttede generalens afrejse til at sende et brev til Bolívar. Zea udtalte tilfredshed med handelen men ytrede, at priserne var påvirket af, at også spanierne var ude efter forsyninger, og iøvrigt var der udførselsforbud. Han var imidlertid blevet mod-

---

[17] 24.3.1820 Seidelin til Admiralitetet. og 28.3.1820 Suenson til Admiralitetet. Adm.1014.260 og 1013.230.

[18] 22.3. og 23.3.1820 kontrakter mellem general Sucre og Vincent Benedetti. 8-9.6.1820 samlet regnskab for indkøb. Trykt i Archivo Sucre. Caracas 1973. Bd. I, s. 47-50 og 64f. Originaler i AN. Bogotá.

[19] 23.4.1820 Sucre til Bolívar. Archivo Sucre. Caracas 1973. I, 59f.

taget med ekstraordinær opmærksomhed af de førende købmænd og frem for alt af øens kommandant "con quien estoy íntimamente unido" (til hvem jeg er meget nært knyttet). Zea fortalte, at kommandanten påtænkte at tage til Caracas af helbredsmæssige årsager, og at han ville tale med den spanske general Morillo om muligheden for en fredelig løsning af konflikten i landet.[20]

* * *

Peter von Scholten havde således meget at skrive hjem til København om, men han indberettede hverken generalens besøg, ex-vicepræsidentens uofficielle statsbesøg eller tankerne om fredsmissionen til Sydamerika. Kommandanten kunne imidlertid sammen med sin kolonialadjudant, købmand Vincent Benedetti, glæde sig over den blomstrende handel, øen oplevede. Købmændene og den lokale ledelse formåede på trods af centralregeringens meget forsigtige neutralitetspolitik at udnytte konflikten ved at engagere sig med kaperne og ved salg af våben og forsyninger til begge sider. Sammen med den øvrige handel opvejede det kapernes manglende respekt for det danske handelsflag og synes at have betydet en varsom fremfærd over for de colombianske kapere.

Et for handelen meget gavnligt samarbejde mellem købmænd og myndigheder og dertil en venskabelighed på tværs af nationale og politiske skel florerede på St Thomas. I begyndelsen af 1820 viste købmændene deres tilfredshed med kommandanten ved at forære ham en guldkårde og 5.000 piastre til et sølvservice.[21] Efter at von Scholten om sommeren tog af sted til Danmark, trådte gode venner til, da hans datter skulle døbes i den katolske kirke. Blandt fadderne var havnemester og nu konstitueret kommandant C.G. Fleischer og købmændene Stakemann, (våbenhandlerne) Grüner og Benedetti.[22]

---

[20] 30.3.1820 St Thomas, F.A. Zea til Bolívar. O'Leary.9.254-56.

[21] 23.4.1820 Kgl. reskript. Von Scholten tillades at modtage gaverne. VLG.77.

[22] Kirkebog for den katolske kirke. Enid M. Baa Public Library, S.Th. Døbte 2.9.1820 Marie Marthe Peterette. Vedr. Stakemann se s. 58, våbenhandleren Grüner s. 51.

Kapitel 8. VENSKAB MED REPUBLIKKEN COLOMBIA 1821

Ved republikanernes indtagelse af Caracas i 1821 ændredes stillingen afgørende i Colombia. Samtidig blev året det foreløbige højdepunkt for handelen mellem St Thomas og Sydamerika. I det følgende skal undersøges, hvilken rolle de koloniale myndigheder spillede for at afhjælpe handelens problemer med kaperne, og i hvilket omfang det lykkedes.

Dansk ultimatum til sydamerikanerne? - december 1820

Et forbedret forhold mellem de danske kolonier og republikken blev etableret ved korvetten Dianas ekspedition til Margarita i december 1818 med den danske forhandler Vincent Benedetti. Danskerne fik løfter om respekt for flaget, og myndighederne udtrykte tilfredshed med udfaldet.

Der er redegjort for, at øernes handlende forstod at udnytte krigssituationen til eksport af bl.a. våben til begge parter. De diplomatiske relationer til de krigsførende forløb samtidig uden alvorlige konfrontationer. På et enkelt område var forholdene imidlertid alt andet end tilfredsstillende for koloniens købmænd og for myndighederne. Kaperiet havde trods republikanernes løfter taget endnu et opsving. Der var nogle få positive udfald ved prisesager ved sydamerikanernes admiralitetetsret, men over 25 tilfælde af overgreb på danske fartøjer kendes for 1819-20. De skriftlige reklamationer i 1820 gav ikke et tilfredsstillende resultat, og opbringelsen af en særlig værdifuld ladning i november fremkaldte et nyt initiativ fra generalguvernøren.

Købmændene Bergeest & Uhlhorn fik deres skonnert Eclipse opbragt efter afgang fra La Guaira til St Thomas med varer til en lang række købmandshuse på øen. Rederne anmodede myndighederne om en reklamationsskrivelse. To dage efter fremsendte reder Francis Zérega en skrivelse om sin sag fra 1818, som Simón Bolívar havde lovet ville blive behandlet ved højesteret, men hvorom intet siden var hørt.[1]

Den fungerende generalguvernør, søofficeren C.A. Rothe, gav ordre til korvetten Najadens chef J.J. Suenson om at sejle til Margarita. Han skulle overføre købmand Benedetti, der på generalguvernørens vegne skulle reklamere skonnerten Eclipse såvel som Zéregas skonnert samt ladningen fra en brig, der var blevet opbragt i februar 1820.

Rothe underrettede udenrigsminister Rosenkrantz om, at han havde pålagt Benedetti mundtligt at meddele general Arismendi på Margarita, at hvis reklamationerne ikke blev "agtede på," ville generalguvernøren beordre de danske krigsskibe til at anholde samme antal republikanske kapere som tagne danske fartøjer. Hvorvidt dette ultimatum til republikkens myndigheder blev udtalt af Benedetti, kan ikke konstateres, da beretningen for generalguvernøren efter togtet blev aflagt mundtligt af Suenson og Benedetti. Rothe brugte imidlertid ordet "pålagde" om sin ordre.[2]

---

[1] 17.11.1820 Skon. Eclipse, kpt. John Jones, opbragt af colombiansk kaper El Anfitrite. Almirantazgo. 11,187-364. - 4.12.1820 Bergeest & Uhlhorn til kommandanten. VLK. Referatprot. 597. - 6.12.1820 Francis Zerega til gen.guv. VLG.334.

[2] 11.12.1820 Gen.guv. til Lino de Clemente. VLG.32.II.187-88. - 23.12.1820 Gen.guv. til Rosenkrantz. DUA. Beretninger. - 11.12. og 29.12.1820 J.J. Suenson til Admiralitetet. Adm.1017.56 og 58.

Resultatet af reklamationerne blev frigivelse af dansk ejendom i de verserende sager, dvs. vedr. skonnerten Eclipse og to skonnerter, der indbragtes til retten under Benedettis ophold. De tre fartøjer blev frikendt med den del af deres ladninger, der kunne bevises at være danskejet. Imidlertid solgte retten prisedømte varer for ialt 9.430 pesos.

Generalguvernøren udtrykte i sine indberetninger tilfredshed med udbyttet af Benedettis reklamationer. Der kan i sagsakterne om skonnerten Eclipse ses en fordelagtig ændring i holdningen efter korvettens ankomst til Margarita. På den anden side var udfaldet ikke markant anderledes fra forløbet af sagerne i sidste del af 1819 og hele året 1820.

Bemærkelsesværdigt er det, at de to sager fra hhv. 1818 og februar 1820 slet ikke omtaltes efter ekspeditionen, og således formentlig ikke fik et nævneværdigt resultat.

Foruden de reklamerede fartøjer og ladninger var der imidlertid en lang række overgreb, der ikke bragtes frem. Barken Grace af St Thomas mistede så sent som i november en last på 27 sække kaffe, en sag, der slet ikke er tegn på i de danske myndigheders korrespondance. Her anerkendtes antagelig, at en spanskejet last ikke kunne hævdes dækket under dansk flag over for republikanerne.[3]

Resultatet af denne diplomatiske krigsskibsmission til Sydamerika skal som i forbindelse med den første i 1818 tillige anskues fra en mindre konkret vinkel. Selve togtet var måske det mest betydningsfulde, idet danskerne dermed vedligeholdt kontakten til republikanerne. Det var indirekte en anerkendelse af det nye land, som Danmark med baggrund i de økonomiske interesser på St Thomas havde fordel af at stå i forbindelse med som nabo i Caribien.

Republikanerne blev mødt med krav efter almindelige internationale spilleregler, omend ikke fra de centrale myndigheder i København. Der foregik en diplomatisk styrkeprøve, som ikke ændrede særligt ved praksis, men som tværtimod befæstede praksis såvel mht. handel som kaperi. Republikanerne anerkendte dansk neutralitet og retten til at handle på royalisternes havne; fra dansk side anerkendte man kaperiet inden for internationale regler. Et ultimatum om anholdelse af republikkens kapere var ikke det samme som en effektueret gengældelse, som andre nationer lejlighedsvis benyttede. De hidtidige danske anholdelser havde ikke været rettet mod republikkens flag men mod den enkelte kapers overgreb.[4]

Bag generalguvernørens udtalte tilfredshed med Benedettis sidste ekspedition til Sydamerika ligger antagelig ikke blot udfaldet af reklamationerne men tillige erkendelsen af de større økonomiske sammenhænge. Rothes indberetning om togtet udgjorde halvdelen af en skrivelse til udenrigsministeren og en lignende til Admiralitetet. Resten vedrørte det næste togt til Sydamerika, som da allerede var indledt.

---

[3] 14.1.1821 Gen.guv. til Rosenkrantz. DUA. Beretninger. - 16.1.1821 Gen.guv. til Admiralitetet. Adm.1017.96. - 10.11.1820 Bark Grace, kpt. Pierret. Lasten taget af kaper Belona. Almirantazgo. 12,310-26. - Peso er en anden betegnelse for piaster, se værdien heraf s. 13 note 16.

[4] For denne periode kan nævnes en hollandsk gengældelse i 1819 som følge af nogle overgreb. Det afstedkom voldsom harme hos sydamerikanerne. Almirantazgo. 4,183-84.

På vej mod en konvojpolitik

Revolutionen i Spanien i januar 1820, dvs. indskrænkningen i kongens magt, fik afgørende betydning for spansk Amerika. De nye magthavere ønskede ikke med samme ihærdighed at fortsætte den indsats for at bevare kolonierne, som kongen havde indledt ved udsendelsen af general Morillo i 1815. Allerede i 1820 gennemførtes våbenhvileforhandlinger, og en aftale mellem den spanske regering og Bolívar blev indgået, gældende fra nytår 1821.

I den venezuelanske del af Colombia var en afgørende faktor for udviklingen, at hærførerne på de store sletter inde i landet ud fra personlige interesser havde set en fordel i at gå fra royalisterne til republikanerne og dermed være med i kampen om magten. Den mest fremtrædende anfører, *Antonio José Páez*, indgik aftale med Bolívar, hvorefter slettens kvægjægere, bortløbne slaver og fordrevne indianere kæmpede for de velhavende republikanere fra Caracas og andre byer ved kysten. Republikken sejrede med slettefolkets indsats, men Páez udfordrede flere gange i 1820rne Bolívars position og endte med i 1829 at løsrive Venezuela fra Colombia for selv at blive sit lands præsident.

Våbenhvilen var aftalt for et halvt år, men kampe brød ud efter få måneder. Den spanske øverstkommanderende erklærede da de republikanske havne under blokade. I Venezuela vandt republikanerne nogle afgørende slag i juni 1821 bl.a. ved indtagelse af Caracas, hvorefter spanierne kun holdt havnebyerne Puerto Cabello og Cumaná. Den for St Thomas vigtige havn Puerto Cabello forblev som det sidste punkt på kontinentets nordkyst under spansk kontrol frem til 1823.

I Ny Granada vandt republikanerne ligeledes frem såvel i indlandet som - hen på efteråret - på kysten ved Cartagena. Hovedstaden blev flyttet fra Angostura i det østlige Venezuela til Bogotá i Ny Granadas hjerte i Andesbjergene.

Våbenhvilen kom lige efter den danske ekspedition til Margarita i december 1820 og fik stor betydning for kolonien, idet republikanernes blokade af de vigtige havne La Guaira og Puerto Cabello, dermed var ophævet.

Generalguvernør Rothe skrev midt i januar til udenrigsminister Rosenkrantz, at der til Sydamerika allerede var udført for en million piastre, en enkelt afgang havde en værdi af 400.000 piastre, og dertil kom yderligere ordrer.

Rothe betegnede to dage efter over for Admiralitetet handelen som særdeles fordelagtig for St Thomas. Men han indberettede også om et problem. Nu var det ikke kapere under Colombias flag, der generede skibsfarten, men andre eller ofte de samme bare under andre flag. De virkede enten som rene sørøvere uden papirer eller for det republikanske styre i Buenos Aires. Generalguvernøren meddelte, at han havde beordret korvetten Najaden på et togt til La Guaira og Puerto Cabello, for at kongens krigsskibe ikke skulle være tilskuere til den fare, handelen var udsat for. Derimod turde generalguvernøren ikke tillade, at der blev givet konvoj, forklarede han.[5]

Korvetten gjorde et tre ugers togt til Sydamerika i januar, og i marts tog briggen St Croix samme tur. Men hvad motiverede generalguvernør Rothes beslutning om at afsende korvetten på denne "skræmmeopgave"?

Den langvarigt konstituerede kommandant på St Thomas skrev til udenrigsministeren om

---

[5] 14.1.1821 Gen.guv. til Rosenkrantz. DUA. Beretninger. - 16.1.1821 Gen.guv. til Admiralitetet. Adm.1017.96.

korvettens togt. Vedr. generalguvernørens ordre tillod von Scholten sig at give sin foresatte karakter: "Den kloge Omhue hvormed Commandeuren sørger for vor Handel vil give Ham Fordring paa denne Øes Indvaaneres taknemmelige Erkjendtlighed." Der er ingen tvivl om, at kommandanten udtrykte tilfredshed, men hvad var hensigten med det? Har von Scholten helt kunnet styre generalguvernøren og derfor ønsket, at udenrigsministeren skulle have et godt indtryk?[6]

Togtet synes at være udsprunget af en henvendelse fra flere købmænd på St Thomas, af von Scholten videresendt til Rothe, om at opnå beskyttelse af danske og spanske fartøjer i fart til Sydamerika. Det afslog Rothe straks som stridende imod gældende traktater og bad von Scholten videregive svaret til "Stakemann, Benedetti m.fl...."[7] Svaret følger således det kgl. reskript af 14.4.1818, som var blevet tilsidesat, da orlogsskonnerten St Thomas blev sendt til Santa Marta som uofficiel konvoj for et spansk handelsskib (s. 34f). Men dagen efter, at svaret dateredes, afgik korvetten til Sydamerika efter ordre fra generalguvernøren.

Fire dage før afgang udklarerede to spanske handelsfartøjer til La Guaira og Puerto Cabello, mens et tredie ankom til St Thomas fra Puerto Cabello tre uger senere samtidig med korvettens ankomst. Disse tre handelsskibe samt yderligere en spansk skonnert havde igen i marts sammenfaldende sejlads med orlogsbriggen. Der var ved disse orlogstogter til Sydamerika ikke tale om officiel konvoj med annoncering og betaling af et fastlagt beløb for tjenesten. Mønsteret kendes imidlertid også for 1822, og det var ingen tilfældighed.

Det gik således efter købmændenes ønske. Ved at rose generalguvernøren for løsningen på købmændenes anmodning banede von Scholten vejen til det, der var hans store speciale, etablering af forståelse mellem forskellige interessegrupper: købmændene, den nye generalguvernør, udenrigsministeren og von Scholten selv. Rothes indberetning om den livlige handel viser, at han var klar over hensigten med togtet, omend han ikke kunne vide, hvilke fartøjer der netop skulle afgå.[8]

Kongen bifaldt i 1818 den slags togter, som det nu drejede sig om ifølge ordren til orlogschefen: at vise flaget og dermed manifestere potentiel magt bag Dannebrog. Således er beslutningen ikke fornyende, men kan bl.a. ses som en opfølgning af generalguvernørens ultimatum til republikanerne i december. Initiativet kom fra købmændene, inklusive Benedetti, hvis mission Rothe priste højt i indberetninger til København.

En enkelt bemærkelsesværdig begivenhed gik forud. I 1820 ledsagede orlogsbriggen St Croix en dansk brig hjemmehørende i Burg, fra St Thomas til Cap Henry på Haïti. Intet indberettedes om togtet, men skibsjournalen afdækker utilsløret detaljerne. Korvettens chef meddelte Admiralitetet, at briggen var på jagt efter en kaper ved Puerto Rico - en noget letsindig fordrejning af ærindet, der således bevidst har skullet hemmeligholdes over for myndighederne i København.

Hvorvidt generalguvernøren kendte til dette forhold, kan ikke belyses. Imidlertid skulle krigsskibene nu bruges i sydamerikafarten, først til i december at true republikanerne, og så i januar officielt til at vise flaget og uofficielt til at ledsage de handlendes varer.

---

[6] 19.1.1821 Kommandanten til Rosenkrantz. DUA. Beretninger.

[7] 6.1.1822 Gen.guv. til kommandanten. VLG.49.8. - 8.1.1821 Kommandanten til Stakemann, Benedetti m.fl. kbm. VLK. Kopibog. 469.

[8] 9.1. og 29.1.1821 J.J. Suenson til Admiralitetet. Bilag: 6.1. Ordre fra gen.guv. Adm.1017.99 og 116. - Gtk. St Thomas Råds rapporter.

Frederik VI havde ikke ændret syn på forholdene under konflikten. Kongen bifaldt Rothes initiativ til krydstogtet til Sydamerika og især, at generalguvernøren havde afvist købmændenes anmodning om konvoj![9]

Ved hjemkomsten fra første togt kunne chefen indberette til Admiralitetet, at han havde set et spansk orlogsfartøj med fem handelsskibe under konvoj og den engelske korvet Falmouth med to skonnerter i nordgående retning fra La Guaira. Havneprotokollen for St Thomas kan bekræfte Falmouths ankomst til øen samme dag som en skonnert fra La Guaira. Oplysningerne må ses som chefens forsøg på at modne Admiralitetet for de endnu dulgte realiteter.[10]

Om orlogsbriggen St Croix' sydamerikatogt i marts fremgår af indberetningen fra chefen for korvetten, at briggen var ved La Gauira i tre dage, men iøvrigt oplystes intet. Den meget sparsomme omtale af togtet i indberetningerne er talende for hensigten. Selvom skibsjournalerne ikke direkte bekræfter den uofficielle konvojsejlads, afslører de, at togterne afgik direkte fra St Thomas uden det ellers ved andre lejligheder sædvanlige ophold ved St Croix med chefens konsultation hos generalguvernøren.[11]

Den danske neutralitetspolitik gennemførtes uændret og uden åbenlyse provokationer. Orlogsfartøjerne afgik begge om sommeren, briggen efter to år ved øerne, korvetten efter trekvart. De havde hver gjort to togter til Sydamerika foruden mindre togter til naboøen Puerto Rico og andre af de små Antiller. Inden afgang til Europa sejlede korvetten på et skær og måtte på værft. Der er tydelig usikkerhed at spore i chefens indberetninger, antagelig angsten for en retslig undersøgelse, der kunne ende med afsked. Til opbakning for orlogschefen var imidlertid en resolut reaktion fra 49 købmænd og embedsmænd på St Thomas, der stillede logi og tøj til rådighed for besætningen og indsamlede $ 5.000 (piastre) som bidrag til reparationen. Det er svært at vurdere, om denne imødekommenhed udsprang af den almindelige vestindiske venlighed, det særegne danskvestindiske sammenhold, eller af tilfredsstillede økonomiske interesser. Der kan have været langt flere årsager til tilfredshed, end det har været muligt at gennemskue vedrørende orlogsfartøjernes aktivitet. - Kongen modtog med tilfredshed bidraget.[12]

---

[9] Skibsjournal nr. 939. - 13.6.1820 J.A. Suenson til Admiralitetet. Adm.1015.402. - 20.3.1821 Kgl. reskript. VLG.77.

[10] 27.1.1821 Engelsk orlogskorvet Falmouth og spansk skon. ankom S.Th. fra La Guaira. Gtk. St Thomas Råds rapp. - 20.2.1821 J.J. Suenson til Admiralitetet. Adm.1017.117. - Om engelske konvojer iøvr. s. 53.

[11] 18.3.1821 Najaden, J.J. Suenson til Admiralitetet. Adm.1017.187.

[12] 2.5.1821 Adresse til J.J. Suenson, Najaden, "bede Dem, som et Beviis paa den personlige Agtelse vi skylde Dem og Hr. Capitain Seidelin, at De ville acceptere af en Summa af $ 5.000, som Bidrag til Bestredelse af Udgiverne ved Fregattens Reparation." Vedlagt 26.5.1821 Suenson til Admiralitetet. - 5.5. og 26.5.1821 J.J. Suenson til Admiralitetet. Adm.1018.263 og 349-50. - 1.8.1821 Kgl. reskript. VLG.77.

Venskab uden anerkendelse

Der er redegjort for den rolle, kommandant von Scholten havde som mellemmand mellem købmændene og generalguvernøren. Det må anses for utænkeligt, at von Scholten ikke skulle have kendt til den uofficielle konvojsejlads. Derimod er generalguvernørens eksakte indsigt mere usikker.

Von Scholtens indsats for handelen udstrakte sig tillige til diplomatiet. I april ønskede han den nye spanske øverstkommanderende general over Venezuela tillykke med posten. Men det gik tilbage for spanierne, da våbenstilstanden nu var brudt, og kommandanten nøjedes ikke med at spille på en tabende hest. Et brev til general Bolívar dateredes den 22. maj, men det blev ikke indført i kommandantskabets kopibog, så det nøjagtige indhold kendes ikke. Da generalen kort efter havde indtaget Caracas blev der tid til at svare von Scholten med løfter om venskab, sikker handel og beskyttelse af den danske konges undersåtter. Bolívars forsikring lyder:

> "... *conservar las relaciones amistosas que felizmente han existido entre nuestros dos países. Nada es más conforme con los principios de la República que dirijo y con los míos propios, que mirar como amigos a cuantos pueblos nos dispensan igual consideración. Me atrevo, pues, a protestar a V.E. que el comercio y los súbditos de S.M. Danesa tendrán en Colombia la acogida, favor y protección más distinguida sobre las justas bases de una estricta reciprocidad.*" (...bevare de venskabelige forbindelser, som lykkeligvis har eksisteret mellem vore to lande. Intet er mere overensstemmende med principperne i Republikken, som jeg styrer, og med mine egne (principper), end at anse som venner ethvert folk, som viser os samme respekt. Jeg vover således at forsikre Deres Excellence, at handelen og Hans Danske Majestæts undersåtter i Colombia skal nyde anerkendelse, velvilje og udsøgt beskyttelse på det retfærdige grundlag af en streng gensidighed.)

Brevet er - omend mere personligt - formuleret, som var det fortalen til en traktat landene imellem.

Heller ikke svaret blev anført i kommandantskabets brevbøger. Årsagen kan være, at det ikke stemte med officiel praksis, at en underordnet i koloniadministrationen tog den slags initiativer. Men det imødekommende svar var antagelig tilfredsstillende, og 1. september indberettede von Scholten til udenrigsministeren om colombianernes sejre og om et opmuntrende brev, han havde modtaget fra general Bolívar.[13]

Kapervæsenet og sørøveriet antog i 1821, som forudset, nye former som følge af våbenhvilen først på året. Meldingerne om gener for søfarten angav ikke fartøjernes nationalitet, men der var adskillige overgreb. Det værste synes at have været en sag i marts, hvor tre fartøjer fik taget lasten ved Puerto Rico på vej fra Sydamerika til St Thomas. Orlogskorvetten blev sendt til St Bartolomæus, hvor den svenske guvernør havde konfiskeret en mængde kapret

---

[13] 24.4.1821 Kommandanten til hærføreren Manuel de la Torre. Samme til chefen for den spanske eskadre. VLK. Urefererede breve. - 31.7.1821 Caracas, Bolívar til gobernador de San Thomas. Trykt, antagelig efter kopibog. Escritos. XX,424. - 1.9.1821 Kommandanten til Rosenkrantz. DUA. Beretninger.

gods. Han lovede, at dansk ejendom ville blive udleveret.[14]

De colombianske kapringer ophørte imidlertid ikke helt. Den 1. august daterede generalguvernør Rothe en reklamation til Sydamerika vedr. et fartøj taget af kaperen Restauradora. Admiral Luis Brións død i 1821 medførte, at de danske myndigheder måtte finde en anden indflydelsesrig myndighed i republikken, der kunne tillægges en vis sans for europæisk retsopfattelse, og Rothe stilede simpelthen reklamationen til præsident Bolívar. Sagens forløb og udfald er ukendt og den synes ikke at have påvirket generalguvernørens overordnede tilfredshed med forholdene.[15]

Rothe skrev til udenrigsministeren, at begge krigens parter var tilfredse og viste et venskabeligt sindelag mod de danske øer. Der var grund til at glæde sig over et godt år for handelen og forholdet til krigens parter. De færre gener forårsaget af colombianske kapere var umiddelbart en følge af våbenhvilen mellem Colombia og Spanien og kan derfor ikke ses som en følge af det mulige danske ultimatum. Imidlertid er der ikke grundlag for fra 1821 at forbinde det danske flag med en særlig udsat position blandt de neutrale. Det diplomatiske forhold var godt efter den danske orlogsekspedition til Margarita i december 1820, og de danske myndigheder modtog en venskabs- og sikkerhedserklæring fra selve republikkens præsident. Dette forhold skal ses dels som udtryk for Bolívars fortsatte imødekommende erklæringer over for de neutrale og tillige som en følge af generalguvernørernes krigsskibspolitik i 1818 og 1820 samt kommandantens personlige indsats over for besøgende republikanere såvel som initiativet ved Bolívars sejrrige fremgang i 1821.[16]

* * *

En samlet vurdering af myndighedernes indsats for handelen 1818-1821 samler sig dels om centralregeringens politik dels om kolonimyndighedernes. Mulighederne for en indsats lå inden for en liberal handelspolitik, der åbnede for spekulation, en konkret beskyttelse af søfarten ved konvojsejlads samt ved opbygningen af et positivt forhold til de spanske myndigheder og de ledende blandt oprørerne.

Fra København førtes en neutralitetspolitik, der fremfor alt skulle sikre danske interesser i Europa ved at opretholde et godt forhold til Spanien. Derfor skulle tegn på anerkendelse af oprørerne undgås, ligesom salg af krigsforsyninger i 1817 blev forbudt. Danmark skulle som neutral respektere de traktatlige forpligtelser over for England og Rusland ved at afstå fra at yde konvoj til handelsskibene. Det blev således ikke forsøgt at udnytte konflikten, og der blev ikke givet efter for de økonomiske interesser. Man fastholdt den politik, der var udviklet i årene 1815 til 1817.

Ved siden af den tilbageholdende udenrigspolitik blev der på ét område iværksat en betydelig indsats ved udstationeringen af orlogsfartøjer. Fra at være en midlertidig foranstaltning i 1817 udviklede udstationeringen sig til en fast institution inden for flådens aktiviteter, der fordrede omfattende økonomiske midler dels fra kongens kasse, dels fra en ny afgift på

---

[14] 19.3. og 22.3.1821 Gen.guv. til J.J. Suenson. VLG.49.92 og 103. - 28.3.1821 Guv. Norderling St Bart. til gen.guv. VLG.101.181. - 1.4.1821 J.J. Suenson til Admiralitetet. Indberetning om togtet. Adm.1017.243.

[15] 1.8.1821 Gen.guv. til Bolívar. Reklamation af Thomas Cooks fartøj taget af colombiansk kaper Restauradora, kpt. Bougier. VLG.32.II.225.

[16] 12.8.1821 Gen.guv. til Rosenkrantz. VLG.32.II.226.

sukkeret. Formålet var at forsvare søfarten og at forsvare øernes neutralitet ved at modvirke kaperaktiviteten. Omend kapringerne tog et opsving i perioden, undgik St Thomas at udvikle sig til en åbenlys kaperhavn. Orlogsflagets rolle var her af betydning for at bevare frihavnens fordele uden at kompromittere kongen med fremmede magters mishag.

Kolonimyndighederne accepterede og sikrede en vis spekulation i handel med krigsfornødenheder og prisevarer, blot dette ikke foregik åbenlyst og ikke ved en evt. undersøgelse kunne bevises at være strid med dansk politik. Endvidere er der enkelte tilfælde i 1818 og 1821 af uofficiel konvojsejlads til Sydamerika. Der opstod imidlertid ingen praksis på området i modsætning til de engelske krigsskibes ligeledes uofficielle men kontinuerlige konvojsejlads bl.a. mellem St Thomas og La Guaira. De få togter var for intet at regne for den omfattende søfart mellem øen og Sydamerika.

Derimod må kolonimyndighedernes indsats på det diplomatiske felt med en væsentlig anvendelse af orlogsflaget vurderes som særlig betydningsfuld. De to orlogsekspeditioner til Margarita med reklamationer af kaprede fartøjer og krav om respekt for dansk flag, øjensynlig i 1820 fremsat ultimativt, etablerede og vedligeholdt en kontakt mellem de republikanske og de danske myndigheder. Understøttet af den positive holdning til spekulation i salg af våben og fulgt op af von Scholtens skriftlige henvendelser til Bolívar, opnåedes fra 1818 til 1821 etablering af et tilfredsstillende forhold til den nye stat Colombia uden, at Danmark havde anerkendt landet.

1822-1830

USIKKERHED UNDER REPUBLIKKENS KAMP FOR OVERLEVELSE

Kapitel 9. SØFARTENS OG HANDELENS BLOMSTRING I 1820RNE

> "*Også de vestindiske besiddelser var i tilbagegang.*" Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie. Bd. 10. Claus Bjørn: Fra reaktion til grundlov 1800-1850. Kbh. 1990, side 125.

Ind imellem rammer historikeren ikke de helt rigtige ord. Det er Claus Bjørns vurdering af dansk Vestindien i tiden 1815-1830 et eksempel på. Kolonimagtens historiker tænker på moderlandets nytte af sine kolonier og ikke på det lokale samfund, som ordene beskriver.

I det følgende skitseres søfartens udvikling i 1820rne med fremhævelse af vigtige forhold bag udsving i aktiviteten mellem St Thomas og Colombia. Opgørelserne fra havnemyndighederne på St Thomas findes i en komplet række fra 1821 og danner det væsentligste grundlag for det fremstillede statistiske materiale. For 1824 til 1828 findes i Nationalarkivet i Bogotá spredte månedlige indberetninger for en stor del af Colombias havne. Her præsenteres kun hovedlinierne i undersøgelsens resultat for 1828, idet materialet ikke giver anledning til nye forbehold vedr. det danske materiale.[1] - Søfarten er fortsat det vigtigste grundlag for at vurdere handelen.

Søfarten på sit højeste i 1825

I 1821 var antallet af skibsafgange fra St Thomas til Colombia 146 og dermed væsentligt højere end det kendte tal for 1816. En mindre nedgang fandt derefter sted, men allerede 1823 var antallet igen stigende og nåede i 1825 højdepunktet for hele perioden med 224 registrerede afgange. Derefter aftog antallet drastigt men var 1829-30 atter stigende og højere end 1821. Tallene er fra Generaltoldkammeret, jfr. bilag 1 statistik nr. 1 A.

Udsvingene i antallet af afgange skal formentlig overvejende sættes i forbindelse med udefra givne forhold:

- øget købekraft i Colombia efter opnåelse af store engelske lån i 1822 og 1824, deraf voksende import indtil 1825 og derefter afmatning i den colombianske produktion og økonomiske aktivitet.[2]
- den colombianske handelspolitik, fra 1824 højere told på varer fra øerne end fra Europa, atter afskaffet 1829.[3]
- konflikt mellem England og USA fra 1827 med øget brug af St Thomas til omladning.[4]

Det er den almindelige opfattelse, at St Thomas tiltrak søfarten bl.a. som følge af den danskvestindiske afgiftspolitik. Dertil kom eksisterende handelsforbindelser til mange områder i

---

[1] Kun David Bushnell har udnyttet materialet for 1821f. men underkender S.Th.s rolle for Colombias udenrigshandel og skelner muligvis ikke mellem dansk og tysk, jfr. hans konklusioner om tysk handels fremtrædende position s. 165. The Santander Regime in Gran Columbia, 1819-1827. Newark 1954, s. 151-65.

[2] Bushnell, s. 116f. og 163.

[3] Izard, s. 99.

[4] Nissen, s. 150.

regionen og muligheden for dansk eller fremmed konvoj mellem øen og kontinentet.[5]

Flagskift foregik i 1820rne i stor udstrækning mellem alle nationaliteter: engelsk, fransk, spansk, hollandsk, svensk, dansk, colombiansk, haitiansk og "*u.s.ansk.*" I 1827 var forholdsvis flest afgående fartøjer under dansk flag nemlig 55 % eller 82 afgange. I de to år med flest afgange ialt, 1824 og 1825, var blot 44 % og 29 % under dansk flag. For 1824 omfattede det imidlertid 91 danske. Opgørelserne viser kun begrænset transitfart uden omladning.

Det er for 1823-24 rimeligt at søge forklaringerne på udsvingene i brugen af dansk flag i muligheden for dansk og fremmed orlogsdækning, jfr. følgende kapitel. Dansk konvojsejlads havde sit højdepunkt i første halvdel af 1823 med ialt seks togter. I løbet af året gik en del fartøjer over til dansk flag, og det følgende år nåedes det højeste antal danske afgange, ialt 91. Den store interesse for dansk flag i 1827 skal muligvis forklares med handelsaftalen indgået 1826 mellem USA og Danmark samt fordelen ved et neutralt flag under konflikten mellem England og USA. Endvidere kan købmændene have erkendt, at det ikke som forventet pga. den sydamerikanske toldpolitik var en fordel med colombiansk flag fremfor f.eks. dansk. Spørgsmålet om flagskift er ikke nøjere belyst her, da det forudsætter undersøgelser ud over forbindelsen til Colombia.

Republikken tilstræbte at udvikle samhandel direkte med de europæiske moderlande fremfor med de samme landes kolonier i Caribien. Man ville især undgå parasitsamfund som St Thomas, hvis eksistens udelukkende skyldtes fortjenesten ved omladning og videresalg af andre landes produkter. Importen fra kolonierne i Caribien blev i 1824 pålagt en fem procentpoint højere told end varer fra moderlandene. Denne politik synes at have haft en fremmende virkning på den direkte fart fra Europa. Den blev imidlertid opgivet i 1829, antagelig fordi den ikke var til gavn for landets egen søfart med overvejende små fartøjer, der netop sejlede på St Thomas.[6]

Dansk-europæiske fartøjer begyndte fra 1823 at sejle til Colombia via St Thomas og derefter returnere direkte til Hamburg og Altona - eller der sejledes direkte til Colombia. Endvidere udgik fartøjer fra St Thomas til Sydamerika og derfra direkte til Europa med især kaffe, tobak og ædeltræ til Gibraltar, Le Havre, Amsterdam, Hamburg etc. København derimod formåede stort set kun at udnytte sukkeret fra kolonierne, mens til gengæld nordamerikanerne sejlede vestindiske varer til landene ved Østersøen.[7]

For 1828 findes lister fra havnemyndighederne for nogle af årets måneder for havne fra Rio Orinoco til Maracaibo. Materialet viser den fortsat store betydning, det danske flag havde på La Guaira og Puerto Cabello, mens farten på det østlige Venezuela overhovedet ikke foregik under dansk flag. Ved sammenligning med danske havnelister viser det sidste forhold, at fartøjerne fortsat var under flere flag og på denne måde søgte afgiftsmæssige fordele ved at

---

[5] Afgifternes betydning fremhævede allerede flere af samtidens rejsende: Alexander Alexander: La vida de A. A. escrita por él mismo. Caracas 1978, s. 115 (oversat fra engelsk). - G.B. Bosch: Reizen in West-Indië, en door een gedeelte van Zuid- en Noord-Amerika. Utrecht 1829-36. Bd. II, s. 374.

[6] 5.11.1824 Klauman til Admiralitetet. Bilag til 24.12.24 DUA til Adm. Adm.1031.785. - Bushnell jfr. note 2. - Izard, s. 99.

[7] Foruden Algiersk søpasprotokol kan fartøjerne følges i Gtk. St Thomas Råds rapporter og sydam. materiale Guerra y Marina. 351. og AN. República. Real Hacienda Cuentas. no. 901 Cartagena.

være hjemmehørende både på St Thomas og i Colombia.[8]

Købmænd og redere på St Thomas

Omkring 1821 vendte mange sydamerikanere hjem efter op til syv år i eksil på St Thomas. Det kan ikke påvises, at den nære kontakt, der var blevet udviklet mellem republikkens købmænd og øens handlende, søfarende og embedsmænd, var afgørende for handelen i 1820rne, men det er rimeligt at tillægge forholdet betydning. Til gengæld er det ved at sammenholde information fra dansk og sydamerikansk materiale vist, at kaperne fra 1821 jævnligt lagde ind til øen, og at colombianske kaperredere drev handel med St Thoas.[9]

Den måske vigtigste forbindelse mellem øen og Colombia udgjorde en gruppe købmænd og agenter, der udvandrede fra St Thomas til Colombia i 1820rne. Nogle var udsendt af handelshuse på øen eller antagelig i nogle tilfælde af handelshuse i Hamburg og Altona. Andre af øens handlende flyttede simpelthen til Sydamerika og udgjorde i de følgende årtier nogle af republikkens førende firmaer. Udvandringen til Colombia betød ikke væsentlig tilbagegang i handelsstanden på St Thomas. Med republikanernes sejr fulgte en indvandring til øen af royalistiske købmænd fra Sydamerika. Siden etablerede engelske handlende sig på øen for at udnytte den neutrale havn under konflikten mellem USA og England.[10]

Sålænge kolonierne i Caribien kunne bevare positionen som mellemled i den interkontinentale handel havde St Thomas en række fordele gennem de mange forbindelser, der var etableret i årene 1811-1821 under uafhængighedskrigen.

Handelens udvikling

Som for årene 1815-1820 kan der heller ikke for 1821-1830 sættes mængde eller værdi på handelen via St Thomas. Generalguvernøren indberettede omkring januar 1821 om fremgang. Et stort antal orlogstogter til Sydamerika, som der redegøres for i det følgende kapitel,

---

[8] Fundación John Boulton. A94. 427, 1-95. - Jeg formoder, at der i Nationalarkivet i Bogotá befinder sig yderligere materiale, som ikke er angivet i arkivets registraturer, men som ved grundig gennemgang ville kunne fremdrages.

[9] I skibslisterne ses kaperførerne José Raffetti, Manuel Maneiro, René Beluche, John Chase, José Almeida m.fl. at have anløbet havnen. Gtk. St Thomas Råds rapporter. - Der findes ingen publiceret oversigt over kaperne, men ved undersøgelserne i Nationalarkivet i Bogotá blev fundet en oversigt fra krigs- og marineministeriet dateret 1828, hvorfra en kaperliste til brug ved nærværende studier har kunnet etableres. Guerra y Marina. 339.439. - Handel mellem kaperrederne Manuel Maneiro og Agustino Franceschi på Margarita og købmænd på St Thomas i 1824 og 1826 fremgår af havnelisterne for Margarita. Fundación John Boulton. D7. 238,42-45.

[10] Om udvandringen til Colombia i 1820rne: R.K. Porter, fortløbende om sin nære ven E. Mocatta fra S.Th., s. 960 om kbm. Dalla Costa, s. 500 og 817 note 105 om købmændene Overmann og Blohm, s. 53 om N. Møller. Om kbm. Møller endv. 21.1.1827 orl.chefen Holst til gen.guv. VLG.104. - 25.2.1827 Gen.guv. til kongen om kbm. Ursinus i Caracas. VLG.25.35. - Nicolas Perazzo: La inmigración en Venezuela 1830-1850 Caracas 1973, s. 25 om danskere naturaliseret i Colombia omkr. 1828. - Om indvandring fra Sydam. 11.11.1823 Gen.guv. til kongen. VLG.24.85. - Om englændere. Nissen, 154.

viser yderligere colombiahandelens betydning i hele årtiet og de lokale købmænds interesser deri.[11]

Den fortsatte indvandring af købmænd til St Thomas støtter opfattelsen af, at øen stadig var centrum for driftige handlende. Det er ikke muligt at fastsætte, hvor stor en del af handelen på Colombia, der involverede de danskvestindiske købmænd, men et rent transitpunkt uden omladning og lokal fortjeneste var St Thomas ikke i 1820rne. De sydamerikanske havneopgørelser angiver i visse tilfælde en ladnings afsender, hvorved St Thomas-købmændenes rolle kan ses. Imidlertid gik en stor del af ladningerne fra USA videre til Sydamerika efter nogle dages ophold uden omladning.

Igennem hele perioden hjemsendte guvernørerne på de vigtigste konkurrerende øer, den svenske St Bartholomæus og de hollandske Curaçao og St Eustatius, indberetninger om den fordel St Thomas havde under konflikten. Ligeledes på den engelske ø Jamaica måtte man omkring 1825 erkende, at St Thomas var førende som international frihavn.[12]

Trods den colombianske toldpolitiks effektive forsøg på at tvinge handelen væk fra øerne, var søfarten igen stigende fra 1829. Den direkte fart fra Europa til Colombia med hertugdømmernes skibe havde da udviklet sig til 2-5 afgange om året, og havde overvejende udgangspunkt i Hamburg. Imidlertid havde St Thomas ikke mistet sin fremtrædende rolle for den internationale søfart og handel, hvilket såvel søfartsstatistikken som den danske orlogsindsats vidner om.

---

[11] 14.1.1821 Gen.guv. til Rosenkrantz. DUA Beretninger.

[12] E.O.E. Högström: S. Barthelemy under svenskt välde. Uppsala 1888, s. 48, 57 og 60f. - A.J.M. Kunst: Recht, commercie en kolonialisme in West-Indië. Zutphen 1981, s. 230 og 247. - Cornelis Goslinga: A Short History of the Netherlands Antilles and Surinam. Haag 1979, s. 73 og 122f. - Frances Armytage: The Free Port System. London 1953, s. 136.

Kapitel 10. OPGAVERNE PÅ ORLOGSTOGTERNE TIL SYDAMERIKA

Problemet med de republikanske kapere var hovedårsagen til tilstedeværelsen af orlogsfartøjer ved de danske vestindiske øer fra 1816 og ligeledes til sydamerikatogterne i årene 1818 til 1821. Det skal i dette kapitel undersøges, hvilken udvikling kaperaktiviteten gennemgik i de følgende år, og hvilken rolle den spillede for krigsskibsaktiviteterne.

Spanierne holdt frem til november 1823 den vigtige havneby Puerto Cabello. Derfor befandt området sig indtil da i krigstilstand med skiftende fremgang for republikken og for Spanien. Efter at spanierne var fordrevet, blussede rygter om spanske invasionsplaner flere gange op blandt Vestindiens købmænd og søfarende. Sikkerhed for søfarten og for udenlandske handlende i Colombia var således fortsat et problem.

Efter årene med spredte togter til Venezuelas og Ny Granadas kyster tog orlogsaktiviteten et markant opsving i 1822. Søofficeren C.A. Rothe var fungerende generalguvernør, men blev senere på året afløst af en tidligere søofficer, *Johan Frederik Bardenfleth*.

Kort efter måtte den konstituerede kommandant Peter von Scholten træde tilbage. I september ankom den nyudnævnte kommandant - nu med titel af guvernør - kontreadmiral C.W. Jessen. Året før var havnemesteren på St Thomas død og blev efterfulgt af en søofficer. Dermed var alle ledende poster for handelslivet besat med søofficerer, på nær én: von Scholten var tilbage i sine egentlige embeder som toldintendant og stadshauptmand, men blev efter Jessens død i 1823 guvernør. Generalguvernørernes forhandler, købmand Benedetti, havde forladt øen med sin familie for at opholde sig nogle år i Triest. Von Scholten skrev til udenrigsministeren, at Benedetti, som han betegnede sin adjudant og ven, muligvis ville komme til København. Det skete næppe, men efter kommandantens indstilling til kongen tildeltes Benedetti titel og rang af kgl. dansk agent for sin indsats over for republikanerne. Begivenhederne i Sydamerika var ikke uden betydning for Danmark.[1]

I Bardenfleths periode kunne det danske orlogsflag ses ved Sydamerikas kyst 19 gange. Både den officielle begrundelse for den livlige fart mellem St Thomas og Colombia såvel som de dulgte motiver ændrede sig.

1818-1830 gennemførtes ialt 43 sydamerikatogter - herunder to til den engelske ø Trinidad ved Venezuelas kyst - og endvidere to togter til Colombia med den såkaldte "kongebark," postfartøjet under tidl. søofficer Block. I det følgende belyses først kaperiets udvikling og sammenhængen med krigsskibenes aktivitet, dernæst opgaver som pengetransport, konvojsejlads, konsulære opgaver og i kapitel 11 de diplomatiske missioner, der skulle forberede dansk anerkendelse af republikken.

Kapringer i 1820rne

Efter 1820 blev langt færre danske fartøjer generet af de colombianske kapere end i årene inden republikkens sejr. Men nye kaperbreve udstedtes, og danske fartøjer blev både udplyndret og indbragt til admiralitetsretten. Der kendes til 16 sager 1822-1829. Blot i ét

---

[1] Om udskiftningen af de ledende i kolonierne jfr. Vibæk og Hornby. - Om Benedetti: udat. (ca 1.4.1821) Kommandanten til Rosenkrantz. DUA. Beretninger. 18.6.1822 Kommandanten til kongen. VLK. Kopibog. 18.8.1822 Udnævnelse. Gtk. Kgl. Resol. 391.

tilfælde var det opbragte skib i fart på en colombiansk havn, mens de fleste overgreb skete i farvandet mellem St Thomas og Puerto Rico.[2]

Der var ikke som i årene 1818-1821 overtal af danske fartøjer blandt de anholdte neutrale. Den positive kontakt mellem myndighederne var forpligtende for begge parter. Fra dansk side blev det tilladt kaperne at indsejle til St Thomas fra 1820, officielt dog først fra 1822, jfr. s. 75. Ligeledes i udfaldet af sagerne ved domstolen kan en ændring spores. Blot i et enkelt tilfælde blev såvel fartøj som last prisedømt ved retten. I den pågældende sag i 1822 er der ingen tegn på reklamation fra de danske myndigheder eller på henvendelse fra rederen til myndighederne, selvom rederen rimeligvis var bosat på øen.[3]

Lasten blev i to tilfælde, 1824 og 1826/27, fradømt danske fartøjer. Sagen fra 1824 kendes ikke fra dansk materiale, så der blev antagelig ikke reklameret.[4] - Den anden sag drejede sig om et skib fra Åbenrå, der opbragtes på vej fra Malaga i Spanien til Montevideo i det nuværende Uruguay og førtes til colombiansk havn. Generalguvernør Bardenfleth sendte en reklamation med orlogskorvetten Fortuna, men fartøjet viste sig at være frigivet, mens lasten var prisedømt som spansk ejendom. En måned efter benyttede Bardenfleth præsident Bolívars besøg i Caracas til at sende endnu en reklamation. Således blev Bolívar stadig anset som en mere retskaffen magthaver end de lokale venezuelanske ledere, hvoraf kommandanten i Caracas selv var tidligere kaperfører.[5]

Reklamationerne hjalp intet i den pågældende sag. Men der blev i disse år reklameret i de fleste tilfælde, og sædvanligvis - dvs. ved mindst syv sager - anvendtes et af krigsskibene som befordring til kontinentet. Uden reklamationerne til at markere myndighedernes interesse ville kaperiet antagelig have fået et større omfang. Overbringelsen af en reklamation var ofte begrundelsen for at afsende et af kongens skibe til Sydamerika og dermed samtidig "vise flaget."

I 1829 opbragtes et skib fra Helsingør. Det blev ført til admiralitetsretten i Puerto Cabello og blev hurtigt frigivet. Bolívar havde netop udstedt et dekret om, at neutrale fartøjer - efter princippet frit skib, fri ladning - trods spansk last ikke måtte opbringes. Krav om erstatning for et tabt ror og for ophold af skibet blev afslået.[6]

Udviklingen i årene fra 1822 gik således i retning af langt færre gener fra de colombianske kapere og vedrørte efter 1823 ikke sydamerikafarten men handelen med de tilbageværende

---

[2] Afsnittet bygger især på undersøgelser i Nationalarkivet i Bogotá, Ministerio de Guerra y Marina. Endv. er benyttet korresp. fra generalguvernørens og kommandantens arkiver samt indberetninger til Admiralitetet. - Samtlige sager anføres i bilag 2.

[3] I oversigten over kapervirksomhed nævnes flg. indbragte neutrale: 6 engelske, 3 fra USA, 2 franske og 2 danske samt 1 sardinsk fartøj. Guerra y Marina. 339,439. (oversigten er endv. anvendt her s. 65 note 9) - 31.3.1822 bark Diana ført af Pedro Martin, reder Francois Simón, opbragt af kaper Represalia, Bernardo Ferrero. Almirantazgo. 17,117-51. (Rederen fik søpas til adsk. fartøjer i 1821. Gtk. St. Thomas søpasprot.) - Iøvr. om Ferrero 28 note 8, 49, 68 note 6.

[4] 1824 brig Elisabeth opbragt af kaper Josefa, Joseph Raffetti. Guerra y Marina. 339,439.

[5] 27.9.1826 skib Freya, skp. og reder Casparus Bartelsen, opbragt af kaper Republicana, Fco. Sebastian Gandolfo, ført til Cumaná og La Guaira. - 31.1.1827 Fortuna, Holst til Admiralitetet. Adm.1040.108. - 7.2.1827 Gen.guv. til Bolívar. VLG.32,202. - 19.2.1828 Gen.guv. til DUA. VLG.101.

[6] 10.3.1829 skib Neptunus ført af Bakker, afg. Barcelona i Spanien til Habana, SØ for S.Cr. taget af kaperen Conquistador, Bernardo Ferrero. Adm.1049.248, 312, 333 og 377.

spanske kolonier, Puerto Rico og Cuba. Til gengæld tiltog sørøveriet omkring Puerto Rico med lokale småbåde, der overfaldt mindre handelsfartøjer, ligesom Buenos Aires-regeringens kapere fortsat virkede i farvandene. Derved ændredes en del af årsagen til krigsskibenes tilstedeværelse, men til gengæld blev kongens fartøjer i forholdsvis flere tilfælde brugt ved reklamation over for de colombianske myndigheder.

Det er bemærkelsesværdigt, at store oceangående skibe fra Helsingør og Åbenrå blev ofre for den sydamerikanske uafhængighedskamp. End ikke ved disse sager blev Udenrigsdepartementet i København inddraget, da Colombia ikke var anerkendt. Men sikkerheden begyndte således i 1820rne at berøre købmænd i Danmark og hertugdømmerne, hvor interessen for de nye lande var voksende.

I 1825 blev den colombianske kaper Adolfo opbragt efter at have foretaget overgreb på fire danske fartøjer. Til opbringelsen blev udrustet en skonnert med en søofficer og mandskab fra garnisonen. Kaperkaptajnen og yderligere en ombordværende blev dræbt af skud fra det danske fartøj. Kaperen førtes ind til St Thomas, hvor den få dage efter sank under en storm.

Sagen vakte megen harme hos den øverstkommanderende i Caracas, tidligere kaperfører, Felipe Estévez. Ud fra diplomatiske hensyn blev de tilbageværende besætningsmedlemmer udleveret til retsforfølgelse i hjemlandet, men iøvrigt fastholdt kolonimyndighederne, under stor frygt for handelsrepresalier, retten til at gribe ind over for kaperens sørøveri. Udenrigsministeren og kongen holdtes løbende orienteret om den prekære sag, der på ny fremkaldte overvejelser om anerkendelse af republikken.[7]

Pengetransport, beskyttelse og ledsagelse 1822 og 1823

I januar og februar 1822 foretog korvetten Diana og briggen St Jan ialt tre togter til La Guaira. Generalguvernørens ordre til det første togt lød på at opfylde købmændenes ønske om at få afhentet nogle tilgodehavende formuer, som de på grund af sørøvere var bange for at sende med handelsskibe. Herom underrettede Rothe udenrigsminister Rosenkrantz.

Allerede i november havde købmændene anmodet om forholdsregler i forbindelse med et muligt spansk angreb på La Guaira med fare for købmændenes varelager. Guvernør Jessen anbefalede afsendelse af et orlogsfartøj, men først efter en ny henvendelse i december udstedtes ordren til en ekspedition.

Af skibsjournalen fremgår det, at nogle passagerer blev landsat i La Guaira. Korvetten sejlede straks videre. På Curaçao blev penge taget ombord og hjembragt til St Thomas.

Om det andet togt indberettede chefen, at 4-5.000 piastre førtes med tilbage fra La Guaira. Endvidere ses, at to passagerer blev sat i land. Imidlertid kan til de officielle indberetninger om disse sejladser lægges et udsagn fra en lokal købmand J.P. Nissen, der i sine i 1838 udgivne kronologiske optegnelser under året 1822 nævnede, at Diana og St Jan ydede konvoj

---

[7] 23.8. og 29.8.1825 Gen.guv. til vicepræs. Santander. - 3.9.1825 og 11.2.1826 Gen.guv. til både udenrigsmin. Schimmelmann. og til kongen. 13.2. og 20.3.1826 Gen.guv. til Schimmelmann. Sagen blev undersøgt gentagne gange som følge af fornyede henvendelser fra Colombia. DUA. Columbia I e. Handel. 1826-31.

til kontinentet, og at kaptajnerne tjente på det.[8]

Det var således stadig utrygheden, der var problemet, men det var nu over for regeringen i København legalt at virke til gavn for handelen og opfylde visse af købmændenes ønsker. Der er fra begyndelsen af 1822 ingen indberetninger om konvoj, men det senere udsagn om, at konvojsejlads gennemførtes i 1822, bekræftes på anden vis.

Orlogschefens indberetninger var meget kortfattede for denne periode. Han nævnede slet ikke et togt over Caribien i juni. I skibsjournalen anførtes, at fire skonnerter skulle følges ved øerne, men togtet endte imidlertid ved øen Orchila ud for La Guaira. Hermed får vi en vigtig oplysning om, at der var tale om uofficiel konvojsejlads til Sydamerika. Når afgangs- og ankomsttidspunktet for det sidstnævnte togt og for to af de tre togter i begyndelsen af 1822 sammenholdes med handelsskibenes fart mellem kontinentet og St Thomas ses et fast mønster med flere afgange og ankomster samtidig med krigsskibenes bevægelser. Det var overvejende fartøjer under dansk flag men tillige under Hamburgs, fransk og spansk - spansk fungerede som dække for colombiansk.

Generalguvernør Bardenfleth tiltrådte i juli 1822, og i november ankom korvetten Najaden under J.J. Uldall og briggen St Croix under P.C. Kinck. Fra december til maj foretog de to krigsskibe ialt otte togter til Sydamerika.

For de første to lød ordren på at beskytte danskere og dansk ejendom på Colombias kyst pga. krigstilstanden. Købmændene havde få dage efter orlogsfartøjernes ankomst anmodet om, at et af dem måtte krydse mellem øerne og Sydamerika pga. kapere og sørøvere. Straks efter indløb en erklæring fra den spanske general Morales om forbud mod fremmedes ophold på kysten. Generalguvernøren godkendte først, at et af skibene afgik, men foranlediget af den spanske trussel beordrede han begge krigsskibene dertil. Bardenfleth ønskede at gøre indsigelse imod Morales' erklæring, hvis det kunne konstateres, at den var taget i brug over for danske borgere.[9]

Korvetten skulle sejle langs kysten og indhente oplysning om forholdene flere steder. Endvidere skulle evt. danske handlende i La Guaira underrettes om, at briggen kunne ventes en uge senere til deres beskyttelse. Det må forstås som en mulighed for i værste fald at foretage en evakuering af de handlende og af dansk ejendom. Afsendelsen af begge krigsskibe er et klart vidnesbyrd om, at danske interesser havde et væsentligt omfang.

Generalguvernøren kommenterede, måske af ubetænksomhed, i sin skriftlige ordre til korvettens chef Uldall, dennes mundtlige meddelelse om, at købmændenes ekspeditioner til La Guaira ikke kunne være færdige før om otte dage. Det var årsagen til, at briggen skulle følge efter en uge senere. Uldall havde antagelig af erfaring fra Sydamerika-ekspeditionerne i 1818 som chef på fregatten Minerva netop mundtlig gjort generalguvernøren opmærksom på

---

[8] 30.1.1822 A. Krieger til Admiralitetet. Hertil bilag: 29.12.1821 Gen.guv. til Krieger. Ordre om togt til La Guaira og Curaçao. Adm.1020. 88. - 17.1.1822 Gen.guv. til Rosenkrantz. Bl.a. om pengetransport. DUA. Beretninger - Skibsjournal nr. 943 Diana. - 9.2.1822 T.J. Lütken til Krieger. Om togt til La Guaira. Adm.1021.207. - J.P. Nissen, s. 130.

[9] Tre danske skon. var blevet taget af spanierne ved Sydamerika i efteråret. Se bilag 2. - 15.11.1822 Købmændene til gen.guv. - 23.11.1822 Gen.guv. til guvernøren. Svar til købmændene. - 23.11.1822 indkom på S.Th. Morales' erklæring af 15.9. med skr. af 18.10. VLK. Referatprotokol. 677, 688 og 686.

det lille problem, der igen vidner om konvojsejlads til Sydamerika i 1822.[10]

Det viste sig, at der ikke var den frygtede fare for et spansk angreb på La Guaira. Imidlertid fik begge krigsskibe uforudsete opgaver, som viser, at der var brug for assistance i et land uden dansk konsulær repræsentation.

I Santa Marta var tre besætningsmedlemmer fra en dansk skonnert indlagt på hospitalet. Deres skipper havde stukket dem ned af frygt for mytteri, og korvetten tog de sårede søfolk ombord for at bringe dem hjem til St Thomas. I La Guaira deltog briggen i bjergningen af 18 handelsfartøjer, deriblandt to danske, der havde ligget på reden og var forlist under en orkan. Briggen hjembragte bjerget gods og 18(!) reddede besætningsmedlemmer fra de to danske handelsfartøjer. Udover briggens konvoj til en stor colombiansk skonnert med angivet last af tørre varer til La Guaira fik togterne således endnu et betydningsfuldt udbytte.[11]

For de følgende seks togter gælder, at indberetningerne ikke oplyser om sigtet eller forløbet af de fire. Om ét togt fremgår det, at der ydedes "protection" til to danske fartøjer, og kort efter indberettede chefen J.J. Uldall, at to gange havde korvetten ledsaget danske handelsskibe det sidste stykke til St Thomas.[12] Endelig var hensigten med ét togt at reklamere et dansk fartøj. På tilbagevejen fra Puerto Cabello ledsagede krigsskibet ud over to frigivne fartøjer yderligere fem andre ladede for dansk regning.[13]

Havnemyndighedernes indberetninger om ankomster og afgange bekræfter de anførte oplysninger for så vidt, det f.eks. kan ses, at af de fem handelsskibe, der fulgte krigsskibet hjem fra kysten var et under dansk flag, to spanske, et engelsk og et under USAs flag. De to spanske har formodentlig været under colombiansk flag, men blev formelt angivet som spanske. De skiftede kort efter til dansk flag, som mange andre fartøjer i 1823. Mht. krigsskibets afgang fra St Thomas på samme togt, såvel som i forbindelse med de øvrige togter i første halvår af 1823, kan det konstateres, at størstedelen af handelsfarten faldt sammen med orlogsfartøjernes ekspeditioner. Alle seks togter fra januar til maj omfattede således ledsagelse af handelsfartøjer.[14]

At yde protektion og at ledsage må rimeligvis sidestilles med at yde konvoj. Væsentligt er det imidlertid, at det med tabu omgærdede ord ikke anvendtes i de officielle indberetninger til København. Det ord brugte imidlertid mange år efter søofficeren H.B. Dahlerup i sine erindringer om netop J.J. Uldall og P.C. Kincks aktiviteter i Vestindien. Han fremhævede de to for især at have gjort udbytterige forretninger ved konvoj og pengetransport. Dahlerup betegnede det som utilladelige handlinger, men som anerkendt af regeringen. Han havde selv

---

[10] 3.12.1822 Gen.guv. til Uldall. Bilag til 13.12.1822 Gen.guv. til Admiralitetet. Adm.1024.79. - Til Rosenkrantz udtrykte Bardenfleth, at det drejede sig om at beskytte danskere, redegjorde for den spanske erklæring men ikke for købmændenes ekspeditioner. 13.12.1822 Gen.guv. til Rosenkrantz. VLG.32.II.305.

[11] 21.12.1822 Santa Marta, Uldall til komm. Jessen. VLK. Urefererede breve. 1822. - 13.1.1823 Kinck til Admiralitetet. Adm.1024.115. - Gtk. St Thomas Råds rapp. 14.12. spansk skon. Maria Isabella 229 tons.

[12] 4.2.1823 La Guaira, Uldall til gen.guv. Skibsjrn. nr. 948 Najaden, kommandoprotokol. - 22.3.1823 Uldall til Admiralitetet. Adm.1025.342.

[13] 26.4.1823 Uldall til Admiralitetet. Adm.1026.410.

[14] Gtk. St Thomas Råds rapporter. 1821-23.

foretaget sligt i 1826.[15]

På dette tidspunkt, i april 1823, tilkendegav generalguvernøren over for udenrigsministeren sigtet med togterne. Det var ifølge Bardenfleth kun i kraft af orlogstogterne, at handelen var befriet for betydelige tab ved sørøveri. Men for at undgå ubehageligheder med andre nationer udstedtes ingen konvojbreve, og "gives ingen regulair Konvoj," forsikrede Bardenfleth, som understregede, at han havde gjort det klart for guvernør Jessen, at kun danskejede fartøjer med orden i papirerne kunne vente beskyttelse.[16]

Det var ikke alene fartøjer under dansk flag, der nød godt af orlogsfarten. Imidlertid kan aktiviteten have ledt til de mange nye dansk-indregistrerede fartøjer. Flere af dem havde tidligere været danske og var muligvis hele tiden ejet af redere på St Thomas, men det kan undersøgelsen ikke bevise. Nogle kan have haft forventninger om fordele ved at være under Colombias flag for derved at være privilegerede i de sydamerikanske havne; men da de danske fartøjer fortsat havde en livlig fart på kysten, spillede muligheden for orlogsbeskyttelse antagelig en rolle for, hvor næste søpas skulle udstedes. Det var imidlertid også franske, engelske og hollandske skibe, der kom under dansk flag på St Thomas i 1823, og slet ikke alle sejlede på Sydamerika. Visse større fartøjer blev efter overgang til dansk flag sat i fart mellem øen og Europa. Imidlertid blev der ikke flere orlogsture til kysten det år. Krigsskibene sejlede hjem inden orkansæsonen, og spanierne mistede umiddelbart efter de sidste holdepunkter på kysten.

I 1823 blev orlogsfarten på Colombia en overgang en institution, og det erkendtes over for myndighederne i København, at krigsskibene ledsagede handelsfartøjerne mellem St Thomas og Sydamerika. Samtidig søgte man overvejende at undgå at nævne sigtet med togterne. Forinden var konvoj imidlertid gennemført allerede i 1821 og 1822.

Købmændene påtog sig en del af den økonomiske byrde

Ved Bardenfleths tiltrædelse i 1822 anbefalede von Scholten et ønske fra købmændene om, at et af orlogsfartøjerne tilbageholdtes ind i orkansæsonen. I fire måneder fra midt i juli til slutningen af november havde øerne siden 1819 været uden krigsskibe. Tilstedeværelsen af kapere og sørøvere i farvandet var årsagen til købmændenes frygt for, at handelen helt kunne standse efter orlogsskibenes afrejse. Bardenfleth forsinkede briggens afgang med godt en uge men kunne ikke mod den kgl. anvisning strække opholdet ind i orkansæsonen, indberettede han.

Som månederne gik, blev problemerne i området imidlertid årsag til alvorlige bekymringer for generalguvernøren. Der blev gjort invasionsforsøg på naboøen Puerto Rico af en i USA udrustet oprørsflåde. Bardenfleth frygtede, at rebellerne ville begå røveri på de danske øer som kompensation for den mislykkede aktion, og udtrykte nu ønske om et krigsskib. Kongen meddelte, at det var dyrt med et krigsskib i yderligere fire måneder, men bemyndigede Bar-

---

[15] Dahlerup 1909, s. 100f.
[16] 6.4.1823 Gen.guv. til Rosenkrantz. VLG.33.19.

denfleth til at beordre briggen til at blive i yderste nødsfald i 1823.[17]

Bardenfleth udtrykte i maj til Admiralitetet og udenrigsministeren, at han var bekymret for ikke at have orlogsskibe ved øerne under en evt. krig mellem Frankrig og Spanien. Dog udnyttede generalguvernøren ikke sin mulighed for at holde på briggen. Bardenfleth havde hverken Bentzons frimodighed eller Rothes nøgterne handlekraft. Kongens formaning om omkostningerne synes at have påvirket afgørelsen. I hvert fald fulgte sidst på året en indberetning til København, hvoraf det fremgik, at købmændene på St Thomas havde indsamlet 3.000 piastre, som de tilbød som dækning af en del af udgifterne ved om nødvendigt i 1824 at beholde et af skibene i orkansæsonen.[18]

Kongens økonomiske bekymringer kom derpå til udtryk i et på den ene side imødekommende, på den anden side mht. økonomien patetisk udmalende reskript til generalguvernøren. De 3.000 piastre skulle modtages med understregning af, at det langtfra var nok til dækning af de 5.000 specier (= godt 5.000 piastre, jfr. s. 13 note 16), et fire måneders ophold i Vestindien beregnedes at koste. Ikke desto mindre havde Admiralitetet fået ordre om at udruste en brig til afgang allerede i maj, så den kunne ankomme inden de to udstationerede fartøjer skulle hjem. Det samme skulle gælde for 1825, men så skulle købmændene mindst yde 3.000 piastre med påskrivning om, at det især var til fordel for handelen, og at de burde betale de 5.000 piastre, som det kostede.

Købmændene på St Thomas foreslog herefter, at skibsfarten fremover betalte en søværnsafgift til dækning for et krigsskib i orkansæsonen. En sådan afgift opkrævedes fra 1825 og indbragte over 3.000 piastre årlig.[19]

Togterne efter 1823

Efter en pause på over et år blev Sydamerikatogterne genoptaget i anden halvdel af 1824. De første tre togter drejede sig som udgangspunkt om beskyttelse af dansk ejendom men fik nu efter generalguvernørens ønske tillige det formål at skaffe information om politiske, militære og handelsmæssige forhold i Colombia. Alle tre togter gik til La Guaira og ved det første rejste chefen op til Caracas og mødtes med intendanten i byen. Havnelisterne viser ikke sammenfaldende skibsafgange til La Guaira, men da beskyttelse af ejendom var hovedformålet, må det formodes, at konvoj ydedes til fartøjer det første stykke på vejen til andre havne, eller at der foregik pengeoverførsler under orlogsflaget.

I februar 1825 ydede korvetten Najaden åbenlyst beskyttelse til en skonnert til Santo Domingo i Haïti. Herefter var ingen togter motiveret af konvojsejlads.[20]

Årets første sydamerikaekspedition kendes der intet nærmere til; men noget tyder på, at kolonialadjudanten, købmand Goldmanns tilladelse fra generalguvernøren til at rejse til

---

[17] 8.6.1822 Bergeest & Uhlhorn m.fl. Om et af krigsskibene må blive til sept. Anbefales gen.guv. VLK. Referatprot. 441. - 10.7.1822 Gen.guv. til Admiralitetet. - 22.3.1823 Kgl. reskript. VLG.77.

[18] 3.5.1823 Gen.guv. til Admiralitetet. Adm.1026.411. - 3.5.1823 Gen.guv. til Rosenkrantz. VLG.33.21. - 10.12.1823 Gen.guv. til kongen. Om købmændenes tilbud. VLG.24.86. - 29.2.1824. Kgl. reskript. VLG.77.

[19] 29.2. og 18.9.1824 Kgl. reskripter. VLG.77. - 18.6.1827. Gen.guv. til kongen. VLG.25.60.

[20] 26.3.1825 Kaas til Admiralitetet. Adm.1033.261.

Sydamerika havde forbindelse til togtet, hvor orlogschefen antagelig var i Caracas ca en uge. Goldmann kan have været uofficiel udsending for myndighederne eller for handelsstanden men under alle omstændigheder med orlogschefen ved sin side. Handelen var netop pålagt højere told end handel direkte på Europa.[21]

Ved hjemkomsten fra et togt i 1826 ankom samtidig to handelsskibe. Orlogschefen, H.B. Dahlerup, har berettet, at han ydede konvoj på et togt i den periode, og det udgør således det sidste kendte tilfælde af ledsagelse. Dahlerup nævnede i sine erindringer om sine tjenester for de handlende, at særligt kostbare varer som indigo og cochenille fragtedes ombord på krigsskibet under hans kommando. Disse tjenester indbragte Dahlerup 600 piastre og kan tænkes tillige at være foregået på forudgående togter til Colombia.[22]

De to næste togter, i 1827, vedrørte en langvarig kapersag, jfr. s. 68 note 5, og alle tre togter samme år havde tillige diplomatiske formål, hvorom der nøjere redegøres i det følgende kapitel. I 1828 gennemførtes en ekspedition som følge af rygter om en spansk invasion, der mentes at kunne være til fare for danske fartøjer og dansk ejendom ved kysten. I august og september blev foretaget et togt langs Sydamerikas nordkyst fra Trinidad til Curaçao med ophold ved adskillige havne for som det så ofte hed "at vise flaget" - i denne sammenhæng vil det sige at tjene almindelige danske interesser i et land uden officiel repræsentation. Von Scholten argumenterede endvidere i ordren med, at fartøjet således holdtes ude af orkanområdet. Herefter fulgte i 1829 to ekspeditioner i forbindelse med en kapers opbringelse af et skib fra Helsingør, jfr. s. 68 note 6, og senere på året, i orkansæsonen, afgik briggen uden andre hensigter end at indsamle politiske og kommercielle oplysninger om Colombia. Togterne i 1830 havde samme officielle formål og må iøvrigt ses i sammenhæng med den manglende normalisering af forholdet til republikken og de derfor almindelige konsulære opgaver i forbindelse med St Thomas-købmændenes såvel som nu tillige Altona- og Flensborg-købmænds handel. Endvidere overbragtes officielle skrivelser til myndighederne.

* * *

Udviklingen i motiverne bag den store danske orlogsaktivitet ved Sydamerika gik fra beskyttelse mod republikanske kapere i årene 1821-23 til overvejende konsulære og diplomatiske missioner i resten af 1820rne. Denne udvikling havde sin baggrund i republikanernes endelige sejr i Colombia 1823, hvorefter de colombianske kapere rettede deres aktiviteter mod handelen på de tilbageværende spanske kolonier Cuba og Puerto Rico. Da danske fartøjer dermed fortsat var udsat for overfald, omend ikke i samme omfang som i årene 1817-20, var overbringelsen af reklamationer i forbindelse med kapersager et væsentligt ærinde hele årtiet.

Konvojsejladsen 1821-23 vedblev af være et tabuemne, men generalguvernør Bardenfleth lod i 1823 udenrigsministeren forstå, at det var hensigten med togterne. Således havde denne virksomhed generalguvernørens accept. De danske krigsskibe ledsagede små grupper på to til fem handelsfartøjer, uden hensyn til nationalflag, men formodentlig overvejende lastede med varer fra eller til danskvestindiske købmænd. Den betaling købmændene gav orlogschefen, var en privat sag.

---

[21] 26.3.1825 Gen.guv. til Goldmann. VLG.51.180. - C.L.C. Irminger: Skibsjournal for Najaden 1824-25. Manuskriptsamling. Marinens Bibliotek.

[22] Dahlerup 1909, s. 101.

Købmændenes fortsatte interesser i Colombia-handelen viser sig ved dels orlogsaktiviteten i sig selv, dels ved viljen til at betale en del af udgifterne ved udstationeringen af orlogsskibene.

Omend anvendelsen af krigsskibene gik ud over den officielle politik, så stod Frederik VI fortsat bag den høje prioritering af søforsvaret ved øerne og billigede togterne til Sydamerika. Desuden viser udnævnelserne af de ledende i koloniadministrationen, at driften af dansk Vestindien i den første halvdel af 1820rne var et orlogsanliggende.

Kapitel 11. ØNSKET OM ANERKENDELSE AF COLOMBIA

Som afslutning på denne undersøgelse vurderes Danmarks diplomatiske forhold til republikken Colombia. Muligheden for at anerkende den nye amerikanske stat blev rejst allerede i 1822. I det følgende ridses de vigtigste sider af spørgsmålet op: købmændenes interesser og myndighedernes samt kongens holdninger og overvejelser. Endelig vurderes i forhold til handelen den danske politik, der aldrig førte til anerkendelse af republikken.

Overvejelser om anerkendelse

Danmark konfronteredes i 1815 med oprøret i de spanskamerikanske kolonier ved overtagelsen af St Thomas. Straks udtryktes forventning om oprørernes sejr og dermed koloniernes uafhængighed. Relationerne med Sydamerika blev vanskeliggjort af krav fra begge konfliktens parter og af danske interesser i at udnytte konflikten økonomisk.

Gennem henvendelser fra Bolívar til de danske myndigheder i 1817 og danske initiativer over for republikanerne især i 1818 og 1820 etableredes officielle relationer mellem den senere republiks ledere og de danske kolonimyndigheder. Forholdet udviklede sig, på trods af utallige kaperoverfald, til en relativt problemfri og venskabelig kontakt fra 1821. Det skyldtes ikke mindst Peter von Scholtens omgang med republikanerne og hans private henvendelse til Simón Bolívar. Præsidenten bekræftede venskabet mellem landene og lovede beskyttelse af dansk handel. Dermed var en uofficiel handels- og venskabsaftale indgået i en ånd, der holdt i resten af årtiet.

Von Scholtens og Bolívars venskabsaftale synes at have ledt til udenrigsministerens meddelelse i januar 1822 om anerkendelse af det colombianske flag i havnen på St Thomas.[1]

Spanien spillede efter 1817 ikke mere en direkte rolle i dansk politik, men indirekte stadig som følge af europæiske aftaler. Det må formodes, at det var Ruslands venskab med Spanien, der holdt Danmark tilbage fra en for udbredt imødekommenhed over for de nye lande i Amerika. Udenrigsministeren udtrykte i 1822, at man måtte afvente initiativ fra Storbritannien, men at øerne mht. handel iøvrigt skulle forholde sig, som om republikken var anerkendt. Snart efter kunne ministeren betro generalguvernør Rothe, at kongen ikke ville være den sidste til at anerkende, men dog heller ikke den første. Denne afventende politik betød, at Danmark fortsat ikke kunne oprette konsulater på kysten, hvor danske handelsfartøjer konstant befandt sig.[2]

Fra dansk side udviklede politikken sig ikke væsentligt de første år herefter. Udenrigsministeren instruerede i 1823 generalguvernøren om, at det mundtligt ved evt. lejligheder kunne tilkendegives Colombias ledere, at Danmark ikke ville stå tilbage for andre med at anerkende deres regering. Det blev meddelt videre til orlogschefen, der som den første repræsentant for kongeriget i 1824 besøgte Caracas og sammen med intendanten i byen

---

[1] 31.1.1822 Rosenkrantz til gen.guv. VLG. 101.219.

[2] 25.5., 8.7. og 13.9.1822 Rosenkrantz til gen.guv. VLG. 101.228, 229 og 249. - Eksempel på zarens afvisende holdning til republikkerne i 1823 jfr. Robertson 1941, s. 213.

skålede for kongen, for republikken og for det gode forhold landene imellem.[3]

Fra colombiansk side søgte man at knytte anerkendelse sammen med handelsfordele og rettede henvendelser herom til de europæiske regeringer i 1822. Følgerne ved ikke at anerkende republikken ville blive størst for St Thomas, og det var årsag til en del overvejelser i udenrigsministerens mange skrivelser fra 1822 og frem. I 1822 anerkendte USA de sydamerikanske republikker, og året efter fulgte den berømte erklæring fra præsident Monroe om suveræniteten i de amerikanske lande, rettet mod de gamle kolonimagter. Ved nytår 1825 meddelte Storbritannien sin anerkendelse af bl.a. Colombia. Ved handelsaftaler stilledes nordamerikanske og engelske fartøjer lige med de colombianske mht. told og øvrige afgifter i Colombia.[4]

Hos de franske myndigheder på Martinique vækkede den engelske anerkendelse harme, da man netop havde indledt en jagt på alle colombianske kapere for at tvinge republikken til at give erstatning for opbragte fartøjer. Iøvrigt var den franske indgriben i Spanien over for det liberale styre i Madrid ikke længere væk end 1823. Den havde til hensigt at genoprette kongens magt og havde støtte fra landene bag Den hellige Alliance. I København udgik i 1825 en "føler" til den russiske og den preussiske repræsentant vedr. holdningen til de nye lande i Amerika. Der er ingen tegn på, at det medførte overvejelser om at følge England - tværtimod fortsatte den forsigtige linie.[5]

Den eneste alvorlige krise i forholdet mellem de danske øer og Colombia var den allerede omtalte episode i 1825 ved den danske anholdelse af kaperen Adolfo, hvor kaptajnen blev dræbt. Trods frygt hos generalguvernøren om konsekvenser for handelen må nedgangen i søfarten til Colombia fra 1826 forklares med aftagende købekraft i republikken. Til gengæld fik episoden antagelig indflydelse på centralregeringens støtte til vestindernes ønsker om nye henvendelser til colombianerne.

At Danmark ikke anerkendte Colombia i årene 1822-25 er ikke udtryk for overdreven forsigtighed. Danmarks position tillod ikke at gå foran i udenrigspolitiske forhold. De vestindiske myndigheder formåede under de givne forhold at befæste det varme forhold mellem landene.

Med undersøgelserne af de danske orlogstogter ved Sydamerika in mente må den manglende konsulære repræsentation siges at have været den største ulempe for handelen med republikken. Herved var Danmark ikke officielt anderledes stillet end andre lande frem til USAs anerkendelse i 1822, men de større nationer havde fordelen af en konstant orlogstilstedeværelse ved kysten mhp. løsningen af de daglige problemer for landenes undersåtter, overvågning af situationen og opretholdelse af relationer til myndighederne.

---

[3] 29.4.1823 Koncept til skrivelse til gen.guv. DUA. Korrespondanceakter. V. - 24.11.1823 Gen.guv. til A. Krieger, korvetten Diana. VLG.51.56. - 8.8.1824 Gen.guv. til Klauman, orlogsbrig St Croix. VLG.51.564. - 7.9.1824 Klauman til Admiralitetet. Adm.1031.677.

[4] Bushnell, s. 157f. og 159 note 25. Krav om anerkendelse for samhandel blev fremsat af udsendingen i Europa, Zea, men havde ikke støtte i Bogotá. - Vibæk, s. 254.

[5] 2.3.1825 Klauman til Admiralitetet. Efter besøg på Martinique om fransk utilfredshed med engelsk anerkendelse. Adm.1032.154. - Nørregaard 1969, s. 109.

Beslutningen om anerkendelse

I 1829-1830 foregik i London egentlige forhandlinger mellem Danmark og Colombia om indgåelse af en venskabs-, søfarts- og handelstraktat. Da var det imidlertid for sent. Venezuelas magtfulde militære chef general Antonio José Páez og hans tilhængere løsrev ved udgangen af 1829 Venezuela fra styret i Bogotá efter flere års strid. Omkring nytår 1830 indkaldtes til grundlovgivende forsamling for republikken Venezuela, som for danskvestindisk såvel som for hertugdømmernes handel var den vigtigste del af det gamle Colombia.

Traktatforhandlingerne er mindre interessante, hvorimod overvejelserne forud viser den danske usikkerhed inden for handels- og udenrigspolitikken, mens flere af de andre søfartsnationer anerkendte Colombias regering og dermed uafhængigheden.

I februar 1826 gjorde generalguvernør Bardenfleth udenrigsministeren opmærksom på handelsfordelene ved anerkendelse af Colombia. Bardenfleth ønskede at sende en agent til Bogotá for at undersøge situationen. Hidtil havde man på henvendelser til sydamerikanerne fået som svar, at forhandlinger om en handelsaftale skulle foregå med myndighederne i København, hvilket var et spørgsmål om at sikre anerkendelse fra kongens side. I København vistes ingen imødekommenhed.[6]

Et år senere benyttede generalguvernøren præsident Bolívars besøg i Caracas til ved afsendelse af korvetten til La Guaira at forespørge om muligheden for udnævnelse af danske konsuler eller agenter i colombianske havne. Det afviste vicepræsidenten, da man ønskede kongens accept på forhånd, dvs. en anerkendelse.[7]

Guvernør von Scholten sikrede sig under sit besøg i Danmark i 1827 en afgørelse fra Frederik VI om forholdet til Colombia. Efter sin hjemkomst til øerne, nu udnævnt til koloniens højeste embede som generalguvernør, medbragte von Scholten en fuldmagt fra kongen til at udnævne konsuler i de colombianske havne. Frederik VI havde befalet den nye generalguvernør personligt at rejse til Colombia for at mødes med præsident Bolívar. Dette initiativ er så afvigende fra kongens og regeringens øvrige politik, at det må tillægges den markante indflydelse, von Scholten havde på kongen. Selvom missionen ikke skulle omfatte traktatforhandlinger, er det min vurdering, at et møde på så højt niveau kunne have fået Bolívar til at bryde med sin regerings princip om forhandlinger i Europa om handel og søfart forud for officiel repræsentation. Bolívar gennemførte gennem hele sin hærleder- og statmandstid en personlig politik, der jævnligt brød med de mest magtfulde i ledelsen og dog opnåede accept netop af dem. Idet ordren til von Scholten kom fra Frederik VI, var den udtryk for kongens anerkendelse af Colombia.

Uroligheder i Colombia og usikkerhed mht. hvem de egentlige magthavere var, var von Scholtens argument for i 1827 at udsætte missionen dertil. Han afsendte korvetten til La Guaira for at indhente information om forholdene for derefter at vurdere, hvorvidt magtforholdene var så afklarede, at der var grundlag for at udføre kongens ordre.

---

[6] Akterne i forbindelse med traktatforhandlingerne er samlet i DUA. Columbia Ib. Korrespondancesager vedr. forhandlinger med Columbia om afslutningen af en handelstraktat 1827-30. - 11.2.1826 Gen.guv. til Schimmelmann.

[7] 8.2.1827 Gen.guv. til Bolívar. VLG.33.203 - 13.2.1827 Caracas, Revenga til gen.guv. - 25.2.1827 Gen.guv. til kongen. - Bogotá, J.M. Ra[mpre] til gen.guv. Alle skr. i DUA jfr. note 6.

Indsamlingen af information var ikke et dække over konvojsejlads, idet der ikke mere forekom kapringer ved Colombias kyster. Den engelske gesandt i Caracas havde flere uformelle møder med orlogschefen og noterede i sin dagbog, at den danske søofficer var udsendt for at møde bl.a. general Páez i flere hemmelige anliggender for sin regering. Generalguvernøren modtog general Páez' skriftlige forsikring om venskab og handelsbeskyttelse, hvorved Danmark formelt stod sig godt med både Bolívar og den rivaliserende hærchef. Efter ekspeditionen indsendte orlogschefen en meget detaljeret redegørelse med information om forholdene i Colombia og von Scholten ligeledes en lang rapport til udenrigsministeriet. Man fandt ikke situationen så betryggende, at generalguvernøren skulle gennemføre rejen.[8]

Over for Bolívar udtalte von Scholten skriftligt, at det var kongens ønske, at han skulle besøge Colombia, hvis præsidenten ønskede det. Han havde imidlertid foreløbig af helbredsmæssige årsager måttet udsætte besøget hos præsidenten, undskyldte generalguvernøren sig. Forholdene vedblev at være kaotiske. General Páez' oprør mod styret i Bogotá brød jævnligt ud, og i København foretrak man under de forhold at afvente en afklaring på magtfordelingen.[9]

Imidlertid viste colombianerne nu direkte interesse for at få en aftale med Danmark. En traktat var blevet indgået med Holland, og i London indledtes samtaler med republikkens repræsentant. Kongen ønskede at vise sin gode vilje men iøvrigt trække tiden ud. Foruden de usikre forhold i republikken var forholdet til Spanien og de øvrige konservative magter i Europa fortsat af betydning. Men efter en erklæring om præsidentens stærke ønske om en traktat og store respekt for kongen og for Danmark blev det i juli 1829 i København besluttet, at egentlige forhandlinger om indholdet i en aftale ikke yderligere kunne udsættes.[10]

Bag beslutningen om at indlede seriøse forhandlinger med colombianerne må endvidere formodes at have været de voksende interesser i hertugdømmerne for normalisering af forholdet til Colombia. I 1825 blev information om de colombianske toldforhold publiceret i *Handels- og Industrie Tidende*, og det er bemærket, at et skib fra Åbenrå blev opbragt i 1826. Året efter indsendte oberpræsident Blücher i Altona til Generaltoldkammeret to købmænds anmodning om, at konsuler blev udnævnt i Colombia. Det var ikke blot på de fjerntliggende øer, anerkendelsen havde betydning.[11]

Fra dansk side var man interesseret i at undgå en paragraf med påbud om sammenfald mellem udskibningsland og produktionssted for varer til Colombia. Det vedrørte i højeste grad St Thomas, hvorfra al udskibning drejede sig om fremmede varer. Sydamerikanerne fastholdt imidlertid kravet på dette punkt, og det danske ønske om en traktat synes nu at

---

[8] 3.8. og 5.10.1827 Gen.guv. til kongen. VLG.25.76 og 82. - 24.9.1827 Páez til gen.guv. VLG.101. - Om orlogstogterne i perioden jfr. oversigten i bilag 3, især togtet indledt 11.9.1827. - 7.10. og 10.10.1827 Thomsen til Admiralitetet. Adm.1043.653 og 659. - 11.10.1827 Gen.guv. til Schimmelmann. VLG.34.2. - Til belysning af den aktivitet, der foregik under søofficerernes besøg i Caracas henvises til den engelske gesandt R.K. Porters dagbog, Sir Robert Ker Porters Caracas Diary 1825-1842. Caracas 1966, s. 294f. Endv. s. 408.

[9] 11.10.1827 Gen.guv. til Bolívar. VLG.34.1. - 11.10.1828 Gen.guv. til Schimmelmann. DUA. Beretninger. V.

[10] 6.1.1829 Instruks til Moltke i London. Skulle ikke afslå forhandlinger men se tiden an. - 13.7.1829 Kgl. forestilling. Jfr. note 6.

[11] Handels- og Industrie Tidende. (24. og 28.5.) 1825, s. 163 og 167f. "Da Skibsfarten og Handelen paa Colombia lover saa meget..." - 17.7.1827 Blücher til Gtk. RA. Udenrigsministeriet. Samlede sager. Nr. 282. Ang. oprettelsen af konsulater i de sydamerikanske fristater. 1825-40.

have været så stærkt, at en traktat muligvis kunne være gennemført med denne alvorlige begrænsning. Netop da blev forhandlingerne afbrudt ved Colombias endelige opløsning i 1830.[12]

Handel uden anerkendelse

Søfarten og handelen på Colombia blomstrede i 1820rne. Skibsfarten kulminerede i 1825 ved den økonomiske afmatning i Colombia, men var atter stigende fra 1829 og var fortsat markant i det følgende årti, jfr. statistik nr. 1 A. Den officielle statistik for Venezuelas handel i 1800tallet viser en markant samhandel med England, USA og Danmark. Nogle år opføres Danmark som den vigtigste samhandelspartner på grundlag af opgørelser for La Guaira. Dette forhold har udelukkende grund i St Thomas' fortsat vigtige rolle for søfarten i Caribien op gennem midten af århundredet.[13]

Umiddelbart er der ingen tegn på, at aktiviteten led under den manglende danske anerkendelse af den republikanske regering. Den danske politik tjente i 1820rne til sikring af søfart og handel ud fra to vinkler. Den skulle søge at modvirke kaper- og sørøveraktiviteterne samt opretholde fordelagtige forbindelser til de republikanske myndigheder.

Det var begrænset, hvor meget de to danske orlogsfartøjer kunne sikre søfarten under dansk flag i Caribien. Det er vist, at 1821-1823 foregik konvojsejladser til Colombia, men derefter var sikkerhedsopgaverne koncentreret om søfarten mellem St Thomas og Puerto Rico, der som spansk koloni var fjendtligt land for alle kapere med flag fra Colombia, Buenos Aires og det senere Uruguay. Afgørende for større sikkerhed for colombiahandelen var republikanernes endelige sejr i 1823 over spanierne i Puerto Cabello og for søfarten i almindelighed Bolívars dekret i 1828 om frit skib-fri ladning. Orlogsopgaverne på dette område aftog således gennem 1820rne uden påvirkning af den udeblevne danske anerkendelse.

Kontakten til myndighederne i Colombia opretholdtes ved korrespondance, ofte indeholdende danske krav i forbindelse med kapringer. Orlogsfartøjerne havde her den centrale position ved overbringelse af skrivelser og fra 1824 ved orlogschefernes rejser fra La Guaira til den venezuelanske hovedstad Caracas for at mødes med de lokale ledere. Derved opnåedes det at vedligeholde de gode forbindelser og give myndighederne indtryk af den danske hensigt om en snarlig officiel anerkendelse af deres regering.[14] Denne løsning af forholdet mellem landene var i sig selv en succes, men var imidlertid en begrænset foranstaltning mhp. de behov, søfarten og handelen havde i kraft af St Thomas' position som den førende havn for den

---

[12] 31.7.1829 Udenrigsdepartementets forestilling med kgl. resolution af 7.8.29 til den danske gesandt i London, grev C.E. Moltke. Jfr. note 6. - Georg Nørregaard 1969, s. 54 redegør kort for de mislykkede forhandlinger. Nørregaards opfattelse af, at traktater med Latinamerika kun havde betydning for Vestindien, er efter min opfattelse for kategorisk, jfr. den omtalte voksende direkte fart mellem hertugdømmerne og Colombia og jfr. Karen Follett: Den danske besejling af Sydamerika i det 19. århundrede. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1985.

[13] Sociedad económica de Amigos del País. Memorias y Estudios 1829-1839. Tomo 1. Caracas 1958, s. 377-81 (udgivet af Venezuelas nationalbank).

[14] Den diplomatiske kontakt til såvel Páez som Bolívar var meget positiv. Præsidenten udlod ikke at meddele von Scholten sin og mange colombianeres taknemmelighed for den gæstfrihed, som ikke mindst von Scholten havde udvist i svære tider. 15.1.1828 Caracas, J.R. Revenga til gen.guv. Svar på Bolívars vegne på skr. af 11.10.1827. DUA jfr. note 6.

venezuelanske (østcolombianske) udenrigshandel.

St Thomas-købmændene måtte efter 1824 affinde sig med at betale en højere told på colombiahandelen end de europæiske lande og kolonierne under de lande, der anerkendte republikken. Umiddelbart kunne dette forhold synes at have skadet St Thomas' forbindelse med Colombia, mens det var til fordel for den direkte handel mellem hertugdømmerne og Colombia. Imidlertid ville en dansk-colombiansk traktat næppe have anerkendt en afgiftsfordel for udenlandske varer udskibet fra en dansk havn, og i så fald havde en anerkendelse ikke været en fordel. Øens rolle afhang af den måde dens frihavnsstatus blev forvaltet og af, at mange egne af regionen havde fordel af at benytte den, fordi andre benyttede den. Økonomisk var den tilbageholdende danske politik således snarere en fordel ved ikke at udelukke øen for de liberale kræfters spil.

Den manglende anerkendelse var årsag til, at danske konsulater ikke kunne oprettes i Colombias havne. Problemet kan anskues dels fra St Thomas og dels fra Europa. Fælles for alle søfarende og handlende gjaldt, at de i den daglige fart på Sydamerika måtte klare sig selv mht. de problemer, der f.eks. opstod med myndighederne. Samfundet forekom på mange områder lovløst, hvorfor danske interesser antagelig ofte har været den tabende part.[15]

Specielt for den dansk-europæiske handel kan manglen på repræsentation i Colombia have været en grund til den langsomme udvikling af samhandelen. Informationer om mulighederne i Colombia indkom fra øerne eller fra købmænd, der en sjælden gang vovede at sende et skib til La Guaira eller Puerto Cabello. I betragning af det omfang afsendelsen af kolonialvarer fra Vestindien til især Hamburg og Altona havde i 1820rne, kunne faste indberetninger fra danske konsuler muligvis have gavnet den mere fordelagtige direkte handel. Altonakøbmændenes ønske om konsuler i Colombia fra 1827 viser en bevidst om behovet.

For St Thomas udgjorde de mange nære forretningsforbindelser i Colombia i mange år en kompensation for de manglende danske konsuler. Ved overvejelserne om udnævnelse af en konsul for La Guaira og Caracas i 1827 var købmand Ursinus udset hertil. Denne antagelig preussiske handlende havde været bosat på St Thomas i en årrække som kompagnon i handelshuset Rötgers & Ursinus og var velkendt med danskvestindiske forhold. Han blev instrueret om at komme danske undersåtter til hjælp, mens en afgørelse om hans udnævnelse afventedes. Men også andre fremtrædende handlende fra St Thomas spillede en rolle for relationerne mellem Sydamerika og St Thomas. Den tidligere venezuelanske flygtning E.S. Molowny (jfr. s. 12) introducerede i 1827 i Caracas den danske orlogschef F. Holst for præsident Bolívar.[16]

Omkring 1830 bosatte kgl. dansk agent, købmand Vincent Benedetti sig i Caracas med sin familie. Hurtigt opbyggede han venskabelige bånd til præsident Páez og de øvrige ledende i Venezuela samt til de handlende i byen. Ved fornyede overvejelser i 1833 om anerkendelse af den nye republik Venezuela modtog Benedetti i Caracas den danske delegation, der sendtes til byen for at undersøge forholdene og møde præsidenten. Benedetti var i 1830rne sædvanligvis vært for de danske søofficerer, der besøgte byen. 1835 skrev han til von Scholten,

---

[15] Kbm. P.A. Krog fra S.Th. førte i 1827 selv en vanskelig og øjensynlig resultatløs sag mod myndighederne i Maracaibo. Agustin Milares Carlo: Indice. Archivo de Registro principal de Maracaibo. s. 221. - R.K. Porter, s. 345. Om probl. pga. lovløshed. - Endv. er kapersagerne eksempler på problemerne.

[16] Om Ursinus: 25.2.1827 Gen.guv. til kongen. VLG.25.35. - Om Molowny: 10.1.1827 Caracas, Holst til Admiralitetet. Adm.1040.108. og 21.1.1827 Holst til gen.guv. VLG.104.

at "St. Thomas fait plus de Commerce avec Venezuela qu' aucun autre puissance" ifølge finansministerens sidste beretning, som købmanden vedlagde brevet til generalguvernøren. Imidlertid blev ikke Benedetti men en engelsk købmand i Caracas Danmarks første generalkonsul i landet fra 1836. De mange udvandrede vestindere varetog indtil da i et vist omfang danske interesser.[17]

Den manglende anerkendelse havde for Danmark den fordel, at landet ikke kompromitteredes med fremmede magters evt. mishag. Angsten herfor var endnu ved udgangen af 1820rne så stor, at en handelstraktat indgået med Mexico i 1827 hemmeligholdtes i flere år. Den havde således ingen værdi for de handlende, med mindre de ganske få fartøjer, der nåede Mexicos kyster, fik problemer med myndighederne dér.[18]

* * *

Alt i alt var den officielle anerkendelse af Colombia ikke af afgørende betydning, omend udeblivelsen betød mangel på konsuler og derved kan have forhindret en yderligere forøgelse af den europæiske handel med republikken. Generalguvernørerne opfattede ligesom de handlende forholdet som et problem, men de formåede at opretholde en positiv diplomatisk kontakt til de republikanske myndigheder, fremfor alt ved anvendelsen af orlogsskibene, så venskabet mellem Danmark og Colombia opretholdtes igennem de urolige 1820re. Frihavnens succes misundtes af konkurrenterne på de øvrige øer.

---

[17] Familien Benedettis liv i Caracas fremgår af R.K. Porter, s. 907f., samt J. Lucas de Grummond: Las Comadres de Caracas. Barquisimeto 1955, s. 105. - Besøget i Caracas i 1833: W. Oxholms rapport af 20.1.1833. Korrespondanceakter VI. - 30.7.1835 Vincent Benedetti til gen.guv. VLG.107.295. - Udnævnelsen af gen.konsul Ackers. Porter, s. 948. - Benedetti vendte o. 1842 hjem til St Thomas, hvor han som venezuelansk konsul døde 1845. Fundación John Boulton. Archivo de Sir Robert Ker Porter. Correspondencia. Legajo 36 og 39. samt 2.6.1845 VLB. Registrerings- og vurderingsprotokol.

[18] Nørregaard 1969, s. 47-50.

Kapitel 12. HANDELSFLAGET OG ORLOGSFLAGET 1815-1830

St Thomas' position som et centrum for handelens og søfartens blomstring under og efter den spanskamerikanske uafhængighedskrig er blevet bekræftet af denne undersøgelse. Ligeledes er det fastslået, at handelen med konfliktens parter, spanierne på Puerto Rico og indtil 1823 i det nordlige Sydamerika samt med oprørerne i Venezuela og Ny Granada, var overordentlig betydningsfuld for de økonomiske aktiviteter.

Undersøgelsen omfatter Sydamerikas nordkyst fra Rio Orinoco til Panamá. Der er redegjort for en vækst i søfarten såvel under dansk som under fremmed flag mellem St Thomas og denne del af Sydamerika fra 1815 frem til 1825 og derefter en fortsat aktivitet af et væsentligt omfang. At denne søfart tjente en betydningsfuld handel ud over det omfang, antallet af skibsafgange viser, godtgør udsagn fra kolonimyndighederne og fremgår endvidere af en vilje til investering i sikring af søfarten, som både øens købmænd, kolonimyndighederne og centralregeringen var i besiddelse af.

Med den omfangsrige søfart og handel kan perioden 1815-1830 såvel som årene umiddelbart efter betegnes som den sidste del af den florissante handelsperiode. Som fænomen var den begrænset til St Thomas og kan karakteriseres ved øens fremtrædende position som stabelplads for en omfattende international handel, ved spekulation i konflikten i de spanske kolonier og ved en usædvanlig orlogsindsats til fordel for handelen. Det er desuden bemærkelsesværdigt, at et stort antal købmænd og søfarende bosatte sig på øen, og at et endnu større antal havde deres fartøjer indregistreret dér. Øens rigeste købmænd kan vi imidlertid betragte som danskvestindere, idet de allerede i 1815 boede på øen. Endvidere tilførtes øen fra 1814 en stor gruppe sydamerikanske, overvejende republikanske, flygtninge, som tilførte kapital, og hvis ophold var baggrunden for alvorlige problemer såvel som økonomiske muligheder.

Uafhængighedskrigen og handelen med de krigsførende afstedkom en række problemer for myndighederne og for de handlende og søfarende. Straks efter den danske overtagelse af øerne i 1815 stillede spanierne krav om udlevering af republikanere på St Thomas. Tillige fordredes dansk deltagelse i indsatsen mod oprørernes kapere og forbud mod våbenudskibning fra øen. Dette fik de centrale myndigheder, og hermed skal især forstås Frederik VI, til at føre en politik, hvor man afstod fra at udnytte de økonomiske muligheder under opstanden i de spanske kolonier gennem afvisning af flygtninge og forbud mod ind- og udførsel af våben og andet krigsmateriel på St Thomas. Denne forsigtige neutralitetspolitik havde sin baggrund i Danmarks usikre position i det nye Europa efter Napoleonskrigene.

Republikanernes kapere forvoldte omfattende gener for den neutrale søfart, herunder den danske. Undersøgelsen har som den første af sin art påvist, at fartøjer med dansk flag 1818-1822 i større omfang end fartøjer med andre neutrale flag blev indbragt til den venezuelanske / colombianske admiralitetsret. Yderligere er det påvist, at plyndringer af danske fartøjer hjemmehørende i kolonierne i samme periode foregik i endnu højere grad, end rettens sager viser, og at kaperne under Simón Bolívar var den væsentligste årsag til problemet. Overfaldene fortsatte i 1820rne, men i langt mindre omfang; til gengæld blev kaperne tillige en trussel for den voksende dansk-europæiske søfart på de spanske besiddelser i Amerika.

Kendetegnende for den danske politik mht. handel, forsvar og diplomati i Caribien under

konflikten var et klart skel mellem centralregeringens og kolonimyndighedernes politik. Frederik VIs afvisning af at udnytte krigskonjunkturerne, modtage flygtninge og lade krigsskibene yde konvoj til Sydamerika blev altsammen ved gentagne lejligheder tilsidesat af kolonimyndighederne. Dette er udtryk for en anderledes høj prioritering af de økonomiske interesser i kolonien end i Danmark. Det må forklares med presset fra købmændene på St Thomas og antagelig tillige fra flygtningene på øen. På et enkelt punkt modsagde kolonimyndighederne direkte kongens politik. Såvel P.L. Oxholm som A.B. Bentzon argumenterede som generalguvernører imod den officielle flygtningepolitik, som imidlertid blev fastholdt af ministrene i København.

I 1816 blev en orlogsbrig sendt til Vestindien pga. forholdene under uafhængighedskrigen. Støttet af et væsentligt økonomisk bidrag fra lokale købmænd forøgedes styrken snart med to mindre krigsskibe. Kaperiet medførte, at fra 1818 var fast to orlogsfartøjer udstationeret ved øerne uden for orkansæsonen. Denne indsats, der udgjorde en af den danske flådes hovedopgaver fra 1816, og tilmed den mest kostbare, var for det økonomisk svage Danmark en betydelig investering. Mens kolonierne i Afrika og Asien mistede betydning og opmærksomhed, krydsede danske orlogsskibe ved de vestindiske øer til gavn for den lokale handel på St Thomas. En del af udgifterne bekostede kolonierne selv ved en afgift på sukkeret og fra 1825 på søfarten på St Thomas. Gennem opgaverne i Vestindien opretholdtes søofficerernes og det øvrige mandskabs ekspertise i fredsperioden frem til 1848, og administrationen af øerne blev i begyndelsen af 1820rne indirekte en orlogsopgave ved indsættelsen af søofficerer på de ledende poster.

Bentzon tog i 1818 initiativ til krigsskibenes sydamerikatogter til gavn for handelen. Denne virksomhed nåede imellem 1818 og 1830 med 43 togter et markant omfang. Togterne omfattede handelsfremstød med overbringelse af købmandsagenter og kunder mellem øen og Sydamerika, transport af kontanter og varer for købmændene samt i 1818 og 1820-1823 uofficiel konvoj for handelsskibene, såvel koloniens egne som fremmede fartøjer. Derefter foregik der fortsat transport af penge og værdifulde varer, og der kendes til en enkelt ledsagelsessejlads i 1826, men da var kaperproblemet stort set flyttet fra sydamerikafarten tilfarten på andre destinationer.

Krigsskibenes tjenester for handelen var en uofficiel indtægtsmulighed for orlogschefen og blev ofte gennemført uden detaljeret indberetning til København. Togterne havde i stor udstrækning det officielle sigte at skabe respekt om det danske flag under de usikre forhold. Uoverensstemmelsen mellem den officielle politik og orlogsfartøjernes virksomhed var ikke enestående for Danmark, men gjaldt langt mere systematisk for USA og England i forbindelse med deres krigsskibe, der var udstationeret ved hele Latinamerika.

Centralt for den danske orlogsaktivitet ved Sydamerikas kyster var fra 1818 endvidere en række diplomatiske missioner til gavn for handelsforbindelsen mellem St Thomas og den nye republik. General Bolívar og admiral Brión havde fra venezuelansk side allerede i 1817 taget kontakt til de danske myndigheder som følge af deres kaperes overgreb på danske fartøjer, men de blev fra dansk side afvist af hensyn til spanierne. Problemerne med kaperne tvang imidlertid den danske koloniledelse til en indsats. Ved en samordning af koloniens ressourcer: krigsskibene, generalguvernørens skriftlige henvendelser og en repræsentant for handelsstanden, lykkedes det at etablere et tilfredsstillende forhold myndighederne imellem. Hertil virkede den foretagsomhed, der under den konstituerede kommandant på St Thomas, Peter von Scholten, var sikret udfoldelsesmuligheder. Der foregik illegalt salg af våben og andre forsyninger til krigens parter, og kommandanten viste imødekommenhed over for de

ledende republikanere, der besøgte øen.

Der er ved undersøgelsen afdækket en vigtig forbindelse mellem von Scholten og købmand Vincent Benedetti, en af øens våbenhandlere og opkøbere af republikanernes priseladninger. Denne forbindelse er karakteristisk for det samarbejde, der foregik mellem kolonimyndigheder, søofficerer og købmænd, idet Benedetti var den danske forhandler ved to vigtige diplomatiske missioner med en dansk orlogskorvet til de venezuelanske myndigheder i 1818 og 1820. Benedetti hædredes på foranledning af Peter von Scholten af kongen for sin indsats med rang og titel af kgl. agent.

Von Scholten foranledigede etableringen af en særlig venskabelig forbindelse mellem øerne og Simón Bolívar. Som følge heraf erklærede præsidenten i 1821 republikkens venskab med Danmark og gav løfte om beskyttelse af dansk handel i Colombia.

Søofficererne havde i kraft af ekspeditionerne en fremskudt rolle i dansk diplomati over for Colombia. De afleverede reklamationer i forbindelse med kapersager og mødtes med republikkens ledere. Dette var især af betydning, da kongen mente, at de sikkerhedsmæssige forhold ikke tillod en officiel anerkendelse af republikkens uafhængighed. På trods af denne tilbageholdenhed, der i løbet af 1820rne stod i modsætning til konkurrenterne i vestindienhandelen USA, England og Holland, klarede den danskvestindiske søfart og handel sig bemærkelsesværdigt godt, og St Thomas' centrale rolle for regionen styrkedes.

Den florissante søfart og handel på St Thomas efter Napoleonskrigene har sin baggrund i en række faktorer. Her spiller naturligvis øens historiske forudsætninger en væsentlig rolle, og det gør desuden konflikten i det spanskamerikanske imperium og for visse år konflikten mellem England og USA. Det havde endvidere afgørende betydning, at øen fra 1815 var under dansk flag. Den danske politik i relation til spansk Sydamerika er her undersøgt, og dens betydning for aktiviteten på St Thomas vedrører prioriteringen mellem økonomiske og sikkerhedsmæssige interesser. Den officielle politik måtte nødvendigvis hæmme købmændenes spekulationsmuligheder. Det blev til en vis grad modvirket af en langt mere liberal politik på øerne og her især fra den øverstbefalende på St Thomas. At politikken ikke kun tilgodeså økonomiske interesser men også den nationale sikkerhed havde for St Thomas den virkning, at øen ikke efter 1817 var truet af andre magter pga. sine livlige aktiviteter. Øens status som frihavn var i den danske fortolkning en meget liberal foranstaltning, der let kunne inddrage Danmark i konflikter i regionen. Det blev ikke tilfældet i forbindelse med uafhængighedskrigen og republikken Colombias korte levetid. Der skabtes en holdbar balance mellem lovmæssighed omkring den åbenlyse virksomhed og på den anden side muligheden for afvigelse fra den officielle politik under fortrolige aftaler eller i hemmelighed helt op på generalguvernørens niveau. Denne forvaltning af den danske politik understøttede øens gode forudsætninger for at udnytte den spanskamerikanske konflikt. Succesen understreges af, at forholdene vakte berettiget misundelse hos købmænd og myndigheder på de vigtigste konkurrerende øer: St Bartholomæus, Curaçao og St Eustatius.

Det fremtrædende redskab for den danske politik var de udstationerede orlogsfartøjer. Frederik VI gennemførte denne del af vestindienspolitikken. Omend realisering af generalguvernør Bentzons vision om en dansk eskadre fast krydsende ved Sydamerikas kyst ville have været ideel for handelen under dansk flag, så var alene skibene ved øerne og muligheden for at bruge dem i forbindelse med konflikten af stor betydning. Konvojsejladsen var et periodisk fænomen og af ringe omfang i forhold til handelsfarten på Colombia. Derimod må orlogsflagets rolle for etableringen og opretholdelsen af et venskabeligt forhold mellem Co-

lombia og Danmark til gavn for handelen tillægges stor betydning. Hertil kommer krigsskibenes patruljering ved øerne pga. den konstante trussel, som især de colombianske kapere udgjorde.

Der er for perioden ingen tegn på, at moderlandet opnåede nogen væsentlig indtægt af det økonomiske liv på St Thomas. Imidlertid nød øen selv godt af den markante vækst i perioden, hvilket blev grundlaget for dens økonomi mange årtier efter uafhængighedskrigen. De hjemvendte flygtninge og udvandrede danskvestindiske købmænd var til gavn for opretholdelse af nære handelsforbindelser til Venezuela århundredet igennem.

Idet undersøgelsen har bekræftet øens position inden for det vestindiske handelsliv, har den skabt et udgangspunkt for en nøjere fastsættelse af øens samlede transithandel med omverdenen. Tillige er der grundlag for sammenlignende studier mht. de øvrige kolonimagter, og et overordnet studie af kapervirksomheden i Caribien i perioden er nærliggende. Der er grundlag for undersøgelser af øens interne forhold mht. sydamerikanernes betydning for økonomien og for den farvede befolknings oprørske bevidsthed under uafhængighedskampens påvirkning.

Nærværende undersøgelse har erindret om hvilket kolossalt dansk materiale af stor international betydning, der findes især i Rigsarkivet. Det står klart, at dansk handels- og kolonihistorie kan drage fordel af sydamerikansk materiale, hvortil kommer uudnyttede muligheder i andre amerikanske stater, f.eks. USA og Haïti, samt i adskillige europæiske kolonimagter som Spanien, England, Holland og Sverige.

Med dette bidrag til belysningen af den sidste del af den danske *florissante* handelsperiode er fastslået omfanget af søfarten og betydningen af transithandelen mellem dansk Vestindien og den del af spansk Sydamerika, som i dag udgør Venezuela, Colombia og Panamá. Endvidere er den førte politik blevet opdelt i centralregeringens meget forsigtige kolonipolitik, der var en følge af sikkerhedsmæssige fremfor af økonomiske interesser, og i den danskvestindiske overraskende selvstændige og spekulative politik. Fælles for begge linier i den danske vestindienspolitik var orlogsflagets fremtrædende betydning. Krigsskibenes politiske og økonomiske aktivitet ved Sydamerika 1818-1830 har ikke blot været overset i Danmarks historie - den udgør et enestående kapitel i dansk oversøisk historie.

MATERIALE OG LITTERATUR

MATERIALE. UTRYKT.

Rigsarkivet.

Generaltoldkammeret.
Vestindiske forestillinger og kgl. resolutioner. 1815.
Kgl. resolutioner vedr. Vestindien og Guinea. 1815f.
Vestindiske journaler. 1815f.
Vestindiske journalsager. 1815f.
St Thomas Råds rapporter. 1815-1830, 1835, 1840.
Udskrift af St Thomas søpasprotokol. 1815-1830.
Vestindisk søpasprotokol. 1816-1831.

Kommercekollegiet.
Algierske søpasprotokoller. 1815-1830.

Rentekammeret.
352.23. Statistisk Oversigt over Øerne St Thomas og St Jan i America udarbeidet af Cancellieraad David Hoskiær Kongelig Bogholder. 1837.

Vestindiske reviderede regnskaber.
Toldregnskaber for St Thomas. 1815f. (Ekstrakter).
Matrikel for St Thomas. 1814-1830.

Departementet for udenrigske anliggender.
Forestillinger. 1815f.
Forestillinger med påtegnet kgl. resolution. 1781-1848.
Columbia I b. Korrespondancesager vedr. forhandlinger med Columbia om afslutningen af en handelstraktat 1827-1830.
Columbia I e. Handel. 1826-1831.
England I e. Sager vedr. tilbageleveringen af de danske kolonier i Øst- og Vestindien efter fredsslutningen 1814.
Spanien I e. Korrespondancesager vedr. Øen Bique (Krabben Eiland). 1774-1847.
Konsuler. Sager vedr. udenlandske konsuler i Vestindien. 1817-1833.
Vestindien. Korrespondanceakter vedr. Vestindien. Pk II-VI. 1804-1847.
Beretninger fra gouvernementet i Vestindien. Pk. V. 1821-1834.

Udenrigsministeriet.
Samlede sager. Nr. 282. Ang. oprettelsen af konsulater i de sydamerikanske fristater, især Mexico og Buenos Aires. 1825-1840.

Højesteret.
Højesterets ordener. 1816-1825.

Søetaten. Admiralitetet.
Kgl. resolutioner. 1817, 1823.
Kommandoreferatprotokoller. 1815-1830.
Indkomne sager. 1815-1831.

Søetaten. Skibsjournaler.
Nr. 922 brig Bornholm.
924 A skonnert St Thomas.
927 A og 927 B fregat Minerva.
927 C skonnert Macaria.
933 skonnert St Thomas.

934 A og 934 B korvet Diana.
938 korvet Najaden.
939 brig St Croix.
943 korvet Diana.
944 brig St Jan.
948 korvet Najaden.
949 brig St Croix.
954 korvet Diana.
957 brig St Jan.
960 brig St Croix.
961 korvet Najaden.
966 korvet Diana.
967 brig St Jan.
971 korvet Fortuna.
972 brig St Croix.
976 korvet Diana.
977 brig St Jan.
983 brig St Croix.
984 brig St Thomas.
990 korvet Najaden.
991 brig St Jan.
997 brig St Croix.

Vestindiske lokalarkiver. Generalguvernøren.
Pk. 24-25. Kopibog. Til kongen. 1816-1833.
Pk. 28-29. Kopibog. Generaltoldkammeret. 1815-1833.
Pk. 32-34. Kopibog. Ministeriel korrespondance. 1815-1834.
Pk. 42-43. Kopibog. 1820-1827.
Pk. 46-53. Kopibog. Korrespondance- og ordreprotokol. 1815-1827.
Pk. 77-78. Kgl. reskripter. 1816-1841.
Pk. 101. Journal. Indkomne breve fra kollegier m.m. i København og ikke-danske myndigheder. 1816-1835.
Pk. 107. Ministerielle og kollegiale breve. 1835-1837.
Pk. 123-31. Journal. Indkomne skrivelser fra kollegierne i Kbh. 1815-1816. Fra myndigheder m.m. i dansk Vestindien. 1815-1825.
Pk. 181. Journalsager. 1820-1826. Jfr. pk. 123f.
Pk. 334. Sager vedr. sørøveri. 1818-1825.
Pk. 335. Sagen mod J. de Beaupré vedr. sørøveri. 1828-1829.

Vestindiske lokalarkiver. Vestindiske Regering.
Pk. 27 og 29. Kopibog. Til kammeret. 1815-1817, 1819-1820.

Vestindiske lokalarkiver. Landsoverretten.
Alfabetisk navneregister til pådømte sager 1806-1906.
Domprotokol. 1814-1818.

Vestindiske lokalarkiver. Kommandantskabet/Gouvernementet.
Kopibøger. 1815-1823.
Referatprotokol. 1815-1823.
Referatprotokol. Indkomne sager. 1815-1817.
Urefererede breve. 1818-1830.

Vestindiske lokalarkiver. St Thomas Råd.
Forhandlingsprotokol. 1815-1819.
Kopibøger. Til betjente m.fl. lokalt. 1815-1821.

Kopibøger. Til kammeret. 1821.

Vestindiske lokalarkiver. Rådssekretæren. St Thomas.
Borgeredsprotokol. 1816-1857.
Skibseder.

Vestindiske lokalarkiver. Byfogeden. St Thomas.
Domprotokol. 1817.
Notarialprotokol. 1815-1816, 1818-1820.
Registrerings- og vurderingsprotokol. 1815f.
Eksekutor- og konkursboer. 1778-1868.

Vestindiske lokalarkiver. Politikammeret. St Thomas.
Protokol over ankomne rejsende. 1812-1819.
Pasprotokol. 1813-1817, 1820-1824.
Politiprotokol. 1816-1817.

Vestindiske lokalarkiver. Udtagne sager.
Akter i sagen mod kaperføreren Audinet m.fl. 1819-1821.
Arkivalier afleverede fra St Thomas og St Jan. Sager angående kaperen Adolfo.
Smuglersagen Andreas de Maururi 1828 og andre ang. sørøveri 1824. (Ældre samlede sager).

Vestindiske lokalarkiver. Uregistrerede sager.
Ang. briggen Tenis. 1820.
Liste over landsforviste 1818. (1818-1827).

Privatarkiver.
102. Johan Frederik Bardenfleth
5154. Steen Andersen Bille
5312. Hans Birch Dahlerup
5313. Henrik Lewetzau Dahlerup
5989. Familien Mourier
6087. P.L. Oxholm
6218. Niels Rosenkrantz
6298. Familien Scholten
2528. Claus Langhaar Smidt
6545. C.C. Zahrtmann
- endvidere er undersøgt flg. arkiver: J.G. Adler, P.K. Bang, A.B. Bentzon, Fam. Bodenhoff, C.E. van Dockum, U. Dirckin-Holmfeldt, C.T. Falbe, H. Fisker, L. Fisker, D.W. Holsten, Johs. Krieger, O.F. Lütken, E.V. Normann, J.A.K. Næser, F.A. Paludan, C.A. Rothe, P.v. Scholten, H.G. Sneedorff og H.B. Thomsen.

Det kongelige Bibliotek.

Håndskriftssamlingen.
NKS.1835.fol. Dahlerup, Hans Birch. Kopibog fra orlogsbriggen St. Croix 1826-1827.

Marinens bibliotek.

Journaler.
C.L.C. Irminger: Najaden. Journal holden ombord paa Corvetten Najaden. 2 bd. 1824-1825.
C.L.C. Irminger: St. Thomas. Journal holden ombord paa Orlogsbriggen St. Thomas. Chef kpt.lj. Findt. 1830-1831.

H. Schierbeck: Journal holden ombord paa H. Majestæts Orlogsbrig "St. Jan" i Aarene 1827-1828.

Personalhistorie.
Irminger, C.L.C: Levnedsbeskrivelse, dagbogsblade og skriveøvelser fra Søecadet-Academiet. 1822-1874. Kopi.

Landsarkivet for Sjælland.

Privatarkiv.
Stephan Hendrich Prætorius, toldforvalter i Vestindien.

Manuskriptsamlingen. Speciel personalhistorie.
Kontorchef Knud Bierfreunds personalhistoriske samlinger.

Kirkebøger.
Den lutherske kirke. St Thomas.

Privateje.

"Familiejournal." Familien Bretton.

Archivo General de la Nación. Caracas. Venezuela.

Colonia.
Gobernación y Capitanía General. Tomo 257. Correspondencia. 1815.
Real Hacienda. Tomo 1620. Entrada y salida de buques. La Guaira. 1819. (havneprotokol.)

Revolución y Gran Colombia.
Corte de Almirantazgo. 1818-1822. 17 tomos. (admiralitetsretten på Margarita / La Guaira.)
Ilustres Próceres 1810-1824. Tomo 19 og 42. (personalia om søofficerer og kaperførere.)
Gran Colombia. Intendencia de Venezuela. Tomos 31-33. (havnemyndighedernes indberetninger og korresp. med kolonimyndighederne.)

Fundación John Boulton. Caracas. Venezuela.

Mikrofilmsamling. Venezuelanske del af Archivo Nacional i Bogotá. Uafhængighedskampen og storrepublikken Colombia. Nummering følger ikke materialet i Bogotá, hvorfor det her må angives efter det lokale system.

A. Secretaría de Guerra y Marina / La República. Rollo:
A2, t2,457-95. Korrespondance. 1820.
A70, t328,750-58. Korrespondance. 1821.
A94, t.427, 1-95. Havnelister. Diverse havne. 1828.
A101, t.460, 114-17. Korrespondance. 1829.
A105, t.482, 21-44f. Korrespondance og regnskaber. 1820.
A122, t.1424, 369-477. Korrespondance og regnskaber. 1820.

B. Miscelánea General / La República. Rollo:
B1, t.15,1-13. Korrespondance.
B14, t.155, 1-8. Korrespondance. 1819-1820.

C. Historia / Archivo Anexo. Rollo:
C1, t.18, 27-28. Korrespondance. 1815.

D. Ministerio de Hacienda / La República. Rollo:
D3, t 222. Havnelister. Cumaná og Maracaibo. 1824.
D4, 224. Budget for diplomatiet. 1825. Havnelister. Cumaná. 1824.
D7, 238. Havnelister. Diverse havne. 1825-1826.

W. Documentos sueltos en curso de catalogación. Rollo:
W1, t.6, 1-150. Korrespondance. 1821-1827.

Archivo de Sir Robert Ker Porter.
Correspondencia. Legajo 36 og 39. (vedr. fam. Benedetti.)

Archivo Nacional. Bogotá. Colombia.

República. Secretaría de Guerra y Marina.
Tomo 1, fol. 895. (Kontrakt på våbenindkøb.)
Tomo 329, f. 686-99. Sabanilla, entradas y salidas de buques 1821, Santa Marta do. enero 1821. (Havnelister.)
Tomo 339, f. 435-97. Puerto Cabello. Registro de corsario 1822. (Lister over kapere med patent udstedt 1821 til 1828; akter vedr. domme ved admiralitetsretten fra dec. 1822; ansøgninger om kaperpatent ved admiralitetet på Margarita 1819-1820.) f. 498-773. Corte de Almirantazgo. (Sager ved admiralitetsretten 1822-1827.)
Tomo 351, f. 198-346. Entradas y salidas 1824. (Havnelister for Cartagena, Santa Marta, Rio Hacha, Chagres, Porte Belo.)
Tomo 357, f. 809-12, 902-19. Entradas y salidas 1824. (Havnelister for Maracaibo, Coro, Puerto Cabello og La Guaira.)
Tomo 377, f. 71-799. Corte de Almirantazgo. (Sager ved admiralitetsretten 1822-1827.)

República. Real Hacienda Cuentas.
No. 901. Cartagena. Entradas y salidas de buques 1825-1826. (Havnelister.)
No. 1565. Cartagena. (Lister fra toldvæsenet 1822.)
No. 1600. Cartagena. Libro de entradas y salidas de buques 1826-1827.
No. 1323. Chagres. Aduana 1822. (Toldbog.)

Enid M. Baa Public Library and Archives. St Thomas.

Roman Catholic Register. St Thomas.
Roll nr. 1-3: No. 1-7. 1778-1847. (Kirkebog.)

All Saints Church. St Thomas.
Diary of rev. Nicolas McLaughlin 1807-1833. (Maskinskrevet 1935 af Victor Lyle Dowdell, Santo Domingo.)

MATERIALE. TRYKT.

Aviser og tidsskrifter.
Sanct Thomæ Tidende.
Dansk Vestindisk Regerings Avis.
Gaceta de Caracas. 1808-1822. 10 vol. Caracas 1986. Ed. facsimilar.
Gazette Royale D'Hayti. 14.8.1817.
Handels- og Industrie Tidende. 1825.

Korrespondancesamlinger.
Bolívar, Simón: *Obras completas.* La Havana 1950.
- *Escritos del Libertador.* Vol. I-XXIII. Caracas 1964-1990.
Lecuna, Vicente: Documentos relacionados con la Expedición de los Cayos. *BANH.* Tomo 19. Caracas 1936.
- Documentos inéditos para la historia de Bolívar. *BANH.* Tomo 20. Caracas 1937.
O'Leary, Daniel Florencio: *Memorias del gral. D.F.O'Leary.* Caracas 1879-88.
Rodríguez Villa, A.: *El Teniente General Don Pablo Morillo.* 1908-10.
Sucre, Antonio José: *Archivo de Sucre.* Tomo 1. 1812-1821. Caracas 1973.
Tovar Ponte, Martin: Cartas pertenecientes al archivo de Don Martin Tovar Ponte. *BANH.* Tomo 2. Caracas 1913.

Dagbog.
Porter, Robert Ker: Sir Robert Ker Porter's Caracas Diary 1825-1842. Caracas 1966.

LITTERATUR.

Brede værker, monografier, rejseskildringer, erindringer og opslagsværker (publikationer):

Armytage, Frances: *The Free Port System in the British West Indies. A Study in Commercial Policy 1766-1822.* London 1953.
Baralt, Rafael María y Ramon Díaz: *Resumen de la historia de Venezuela.* Paris 1841.
Bealer, Lewis W: *Los corsarios de Buenos Aires.* Buenos Aires 1937.
Berger, Rolf: *Die Inseln St. Thomas und St. Croix.* Hamburg 1934.
Bergius, O.E: *Om Westindien.* Stockholm 1819.
Bergsøe, A.F.: *Den danske Stats Statistik.* Kbh. 1844-1853.
Bierfreund, F.L.: *Revolutionen i det spanske Amerika.* Odense 1820.
Bille, Steen Andersen: Nogle Ungdomserindringer. *Fra alle lande.* 1869-70.
Bjerg, Hans Chr.: *Dansk marinehistorisk bibliografi 1500-1975.* Kbh. 1975, 1979.
Bjørn, Claus: Fra reaktion til grundlov 1800-1850. *Gyldendal og Politikens Danmarkshistorie.* Bd. 10. Kbh. 1990.
Boletín del Archivo General de la Nación. 1972-74. Caracas 1972f.
Bolívar y Europa. Ed. Alberto Filippi. Caracas 1986/1988.
Bosch, G.B: *Reizen in West-Indië, en door een gedeelte van Zuid- en Noord-Amerika.* Utrecht 1829-36.
Brito Figueroa, Federico: *Historia económica y social de Venezuela.* Tomo 1. Caracas 1966.
Brockstedt, Jürgen: *Die Schiffahrts- und Handelsbeziehungen Schleswig-Holsteins nach Lateinamerika 1815-1848.* Köln 1975.
Bushnell, David: *The Santander Regime in Gran Columbia, 1819-1827.* Newark, Delaware 1954.
- The Independence of Spanish South America. *The Cambridge History of Latin America. III.* Cambridge 1985.
Capriles, Marielena: Las relaciones entre Venezuela y la Isla de San Tomás durante los siglos xviii y xix. *BANH LXXI nr. 282.* 1988.
Carrillo Batalla, Tomás Enrique: *Historia de las finanzas públicas en Venezuela.* Vol. 1. 1830-36. Caracas 1969.
Corporaal, K.H: *De Internationaal-rechtelijke betrekkingen tusschen Nederland en Venezuela 1816-1920.* Leiden 1920.
Dahlerup, Hans Birch: *Contre-Admiral Carl Adolph Rothes levnet.* Kbh. 1839.
- To besøg til Sydamerikas Fastland med briggen St. Croix i 1826. *Nyt Archiv for Søvæsen.* 2.årg. 1843.
- *Mit livs begivenheder 1815-1848.* Kbh. 1909.
Degn, Christian: *Die Schimmelmanns im Atlantischen Dreieckhandel.* Neumünster 1974.
Diccionario de Historia de Venezuela. Caracas 1988.
Dockum, Carl Edvard van: *Gamle minder fra tjenesteårene ombord i franske skibe 1823-1829.* Kbh. 1888.
- *Admiral C. van Dockums Livserindringer.* Kbh. 1893.
Dookhan, Isaac: *A history of the Virgin Islands of the United States.* S.Th. 1974.
Duarte French, Jaime: *América de norte a sur. ¿Corsarios o libertadores?* Bogotá 1975.
Ducoudray Holstein, H.L.V.: *Histoire de Bolivar.* Paris 1831.
Feldbæk, Ole: *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783.* Kbh. 1971.
- Caracas-spekulationen 1782-83. Dansk neutralitetsudnyttelse under Den Amerikanske Frihedskrig. *Historisk Tidsskrift.* 12. rk, bd. VI. Kbh. 1972.
- *Denmark and the Armed Neutrality.* Kbh. 1980.
- *Gyldendals Danmarks historie.* Bd. 4. Tiden 1730-1814. Kbh. 1982.
- Denmark and the Treaty of Kiel 1814. *Scandinavian Journal of History.* Göteborg 1991.
Flügel, Georg Thomas: *Cours-Bettel oder Erklärungen der Wechsel- und Staatspapier-Course nebst der Münz=, Maß= und Gewichtskunde der europäischen und außereuropäischen Länder und bedeutendsten Orte für Banquiers, Kauf= und andere Geschäftsleute.* 7. udg. Frankfurt am Main. 1834.
Follett, Karen Elisabeth: Den danske besejling af Sydamerika i det 19.århundrede. *Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Årbog 1985.* Helsingør 1985.

Franco, José L.: *La batalla por el dominio del Caribe y el Golfo de Mexico.* La Habana 1965-66.

Las fuerzas armadas de Venezuela en el siglo XIX. Tomo III 1819-1821. Caracas 1970.

Fugl, U.N.: *Oplysninger angaaende de dansk-vestindiske øers nuværende commercielle forhold.* Kbh. 1840.

Garde, H.F: Generalguvernør Adrian Benoni Bentzon og hans vestindiske efterkommere. *Personalhistorisk Tidsskrift.* Rk. 14 bd. IV. 1962.

Garde, H.G.: Bidrag til Sømagtens Historie 1814-48. *Historisk Tidsskrift.* 3. rk. Bd. 5. Kbh. 1866-67.

Gil Fortoul, José: *Historia Constitucional de Venezuela.* Berlin 1909.

Gómez Cañedo, Lino G.: Emigrados de Venezuela en St. Thomas, a la luz de su archivo parroquial. *Academia Nacional de la História: El movimiento emancipador de Hispano-América. Actas y Ponencias, vol. I.* Caracas 1961.

González Deluca, María Elena: Navigación siglo XIX. *Diccionario Historico.* Caracas 1988.

Goslinga, Cornelis C.: *A short history of the Netherlands Antilles and Surinam.* Haag 1979.

Green-Pedersen, Svend-Erik: "Adrian Benjamin Bentzon." *Dansk Biografisk Leksikon.* 1979.

- "Peter von Scholten." *Dansk Biografisk Leksikon.* 1982.

Grummond, Jane Lucas de: *Las Comadres de Caracas.* Barquisimeto 1955.

Guide til maritimt kildemateriale. Udg. af Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie- og Samfundsforskning. 2. udg. Kbh. 1979.

Gøbel, Erik: Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807. *Handels- og Søfartsmuseet. Årbog 1982.* Helsingør 1982.

- Volume and Structure of Danish Shipping to the Caribbean and Guinea, 1671-1838. *International Journal of Maritime History.* Bd. 2. 1990.

Hackett, James: *Narrative of the Expedition which sailed from England in 1817 to join the South American Patriots.* London 1818.

Hartog, Joh.: *Geschiedenis van de Nederlandse Antillen.* Aruba 1953-81.

Hasbrouck, Alfred: *Foreign Legionaries in the Liberation of Spanish South America.* N.Y. 1928.

Holten, Carl Henrik v.: *Af en gammel hofmands mindeblade.* Kbh. 1909.

Hornby, Ove: *Kolonierne i Vestindien.* Kbh. 1980.

Hornby, Ove og Ole Justesen, red: *Studier i de danske-vestindiske øers historie 1665-1976.* Memorandum fra Inst. for økonomisk historie, KU, nr. 4. Kbh. 1976.

Hoxcer Jensen, Peter: *Dansk kolonihistorie. Indføring og studier.* Århus 1983.

Humphreys, R.A.: *British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America 1824-26.* London 1940.

Högström, E.O.E.: *S. Barthelemy under svenskt välde.* Uppsala 1888.

Izard, Miguel: *El miedo a la revolución, la lucha por la libertad.* Madrid 1979.

Jong, Theo P.M. de: *De krimpende horizon van de Hollandse kooplieden. Hollands Welvaren in het Caribisch Zeegebied (1780-1830).* Assen 1966.

Iturriza Guillen, Carlos: *Algunas familias caraqueñas.* Tomo II. Caracas 1967.

Kjølsen, Klaus og Viggo Sjøqvist: *Den danske udenrigstjeneste 1770-1970.* Bd. 1. 1770-1919. 1970.

Klem Knud: *De danskes vej. Rids af dansk søhistorie.* Kbh. 1941.

Knox, John P.: *A Historical Account of St. Thomas, W. I.* N.Y. 1852 (1970).

Kossok, Manfred: *Im Schatten der Heiligen Allianz. Deutchland und Lateinamerika 1815-1830.* Berlin 1964.

Kunst, A.J.M.: *Recht, commercie en kolonialisme in West-Indië.* Zutphen 1981.

Larsen, Kay: *Dansk Vestindien 1666-1917.* Kbh. 1928.

- *Guvernører, residenter, kommandanter og chefer.* 1940.

Lawaetz, H.: *Peter v. Scholten.* Kbh. 1940.

Lombardi; John: *Venezuela.* N.Y. 1982.

Lovera, Ildemaro: *Vida de José Angel Alamo. Historia de un oligarca.* Caracas 1965.

Lynch, John: *Las revoluciones hispanoamericanas 1808-1826.* Barcelona 1985. (London 1973)

Magens, J.M.: *Klage til Hs. Maj. Kongen. Kbh. 1840.*

- *Proceduren.* Kbh. 1843.

Manning, William R.: *Diplomatic Correspondence of the United States Concerning the Independence of the Latin American Nations.* I-III. N.Y. 1925.
Masur, Gerhard: *Simon Bolivar.* Albuquerque 1948.
Mollien, G.: *Voyage dans la république de Colombia, en 1823.* Paris 1825.
Monrad Møller, Anders: *Københavns handelsflåde 1814-1832. En historisk statistisk detailundersøgelse.* Kbh. 1974.
- *Jagt og skonnert.* Kbh. 1988.
Montlezun, baron de: *Souvenirs des Antilles: Voyage en 1815 et 1816, aux états-unis, et dans l'Archipel Caraïbe; aperçu de Philadelphie et New-Yorck; ...* Paris 1818.
Mörner, Magnus: *Estudios y documentos suecos.* Madrid 1961.
- *Guia de fuentes para la historia de Ibero-América. Escandinavia.* Stockholm 1968.
Nathanson, M.L.: *Danmarks Handel, Skibsfart, Penge- og Finantsvæsen fra 1730 til 1830.* I-III. Kbh. 1832-34.
- *Historisk statistisk Fremstilling af Danmarks National- og Stats-Huusholdning fra Frederik den Fjerdes Tid indtil Nutiden.* 1836, 2. udg. 1844.
Nichols, Theodore E.: *Tres puertos de Colombia.* Bogotá 1973.
Nissen, Johan Peter: *Reminiscences of a 46 Years' Residence in the Island of St. Thomas in the West Indies.* Nazareth, Pa. 1838.
Nuñez de Caceres, José: *El amigo de la ley.* Caracas 1826.
Nørregård, Georg: *Danmark og Wienerkongressen 1814-15.* Kbh. 1948.
- *Freden i Kiel.* Kbh. 1954.
- *Efterkrigsår i dansk udenrigspolitik 1815-24.* Kbh. 1960.
- *Danmark mellem øst og vest 1824-39.* Kbh. 1969.
O'Leary, Daniel Florencio: *Memorias del gral. D.F.O'Leary. Narración.* Tomos 1-3. Caracas 1952 (1879-88).
Olsen, Poul Erik: *Toldvæsenet i Dansk Vestindien 1692-1917.* Kbh. 1988.
Ortega Ricaurte, Enrique: *Luis Brión de la Orden de Libertadores.* Bogotá 1953.
Oxholm, P.L.: *A report from Govenor General P.L. Oxholm to the Royal Westindian Chamber in Copenhagen dated May 4, 1816, St. Croix.* Christiansted 1977.
Parry, J.H. og P.M. Sherlock: *A short history of the West Indies.* London 1956.
Perazzo, Nicolas: *La inmigración en Venezuela 1830-1850.* Caracas 1973.
Pérez Vila, Manuel: *Vida de Daniel Florencio O'Leary.* Caracas 1957.
- Misión en archivos de San Thomas, Islas Virgenes. *Boletín del Archivo General de la Nación.* No. 64. 1974.
- Biografía de José Rafael Revenga. *La hacienda pública de Venezuela 1828-1830.* Caracas 1984.
Perkins, Dexter: *The United States and Latin America.* Baltimore 1961.
Petersen, Bernhard v.: *De danske vestindiske Øer (tildeels efter Engelsk).* Kbh. 1855.
Petersen, Sophie: *Danmarks gamle Tropekolonier.* 1946.
Porter, D.: *An Exposition of the Facts and Circumstances which justified the Expedition to Faxardo and the Consequenses thereof. Together with the Proceedings of the Court of Inquiry thereon, Held by Order of the Hon. Secretary of the Navy.* Washington 1825.
La prensa heroica: selección del Correo del Orinoco. Caracas 1968.
Riise, Jacob: *Haandbog i Geographien.* 1 udg. Kbh. 1819-20.
Robertson, W.S.: *Hispanic-American Relations with the United States.* N.Y. 1923.
- *France and Latin American Independence.* Baltimore 1939.
- Metternich's Attitude toward Revolutions in Latin America. *Hispanic American Historical Review.* 1941.
- Russia and the Emancipation of Spanish America, 1816-1826. *Hispanic American Historical Review.* 1941.
Rubin, Marcus: *Frederik VI's Tid. Fra Kielerfreden til Kongens Død. Økonomiske og historiske Studier.* Kbh. 1895.
Schultz, J.H: *Den danske Marine 1814-1848.* Kbh. 1930/32.
Schultz, J.H. & K.E.Ackermann: *Den danske marine 1814-1848. Orlogsfarten.* Kbh. 1950.
Siso, Carlos: *La formación del pueblo venezolano.* Paris 1939 (Caracas 1986).

Skovgaard-Petersen, Vagn: *Gyldendals Danmarks historie.* Bd. 5. Tiden 1814-1864. Kbh. 1985.
Sveistrup, P.P: *Bidrag til de tidligere Dansk-Vestindiske Øers økonomiske Historie. Med særligt henblik paa sukkerproduktion og sukkerhandel.* 1942.
Swärd, Sven Ola: *Latinamerika i svensk politik under 1810- og 1820-talen.* Uppsala 1949.
Thaarup, Frederik: *Statistisk Udsigt over den danske Stat i Begyndelsen af Aaret 1825.* Kbh. 1825.
Topsøe-Jensen, T.A. og Emil Marquard: *Officerer i den dansk-norske søetat 1660-1814 og den danske søetat 1814-1932.* Kbh. 1935.
Vargas, Francisco A.: *Nuestros próceres navales.* Caracas 1983.
Verna, Paul: *Bolívar y los emigrados patiotas en el Caribe.* Caracas 1983.
Vibæk, Jens: Dansk Vestindien 1755-1848. *Vore gamle tropekolonier.* Bd. 2. Kbh. (1952-53) 1966.
Vidales, Carlos: Corsarios y piratas de la Revolución Francesa en las aguas de la Emancipación hispanoamericana. *Ibero-Americana, Nordic Journal of Latin American Studies.* Vol. XIX, 1989.
Vivian, James F: The Paloma Claim in United States and Venezuelan-Colombian relations, 1818-1826. *Caribbean Studies.* Vol. 14. No. 4.
Waddel, D.A.G.: Sección británica. Introducción. *Bolívar y Europa.* Ed. Alberto Filippi. 2. udg. Vol. 1, s. 383-444. Caracas 1988.
Walter, Rolf: *Los alemanes en Venezuela.* Caracas 1985.
Webe, Gösta: S:t Barthélemy - svensk koloni 1784-1878. *Handels- og Søfartsmuseet.* Årbog 1981.
Webster, Charles K.: *Britain and the Independence of Latin America, 1812-1830.* I-II. London 1938.
Westergaard,W.: *The Danish West Indies.* N.Y. 1917.
Whitaker, Arthur Preston: *The United States and the Independence of Latin America, 1800-1830.* Baltimore 1941.
Wilcke, J.: *Specie-, kurant- og rigsbankdaler.* Kbh. 1929.
Wulff, C.: Revolutionen i Venezuela i Aaret 1835. *Nyt Archiv for Søvæsen.* 1843.
Yanes, Francisco Javier: *Historia de Margarita.* Ed. Vicente Lecuna. Caracas 1948.
Zahrtmann, M.K.: *Admiral C.C. Zahrtmann. En mands og en slægts historie.* Kbh. 1927.

Ikke publicerede afhandlinger.

Follett, Karen Elisabeth: *Den danske besejling af Sydamerika 1816-1870.* Speciale Kbh. Universitet 1981.
Olsen, Poul Erik: *Dansk-vestindisk Koloniadministration. En undersøgelse af tilstande og forandringer i forvaltningens institutionelle opbygning o. 1800-1865.* Speciale Kbh. Universitet udat.
Pedersen, John: *Dansk Vestindien og uafhængighedskampen i den nordlige del af Syd Amerika 1815-22.* Speciale Århus Universitet 1976.
Smith, Andrés: *Danmark-Venezuela.* Kbh. 1969. (Udlånt af den danske ambassade i Caracas.)

BILAG

1 Søfart

2 Kapersager

3 Sydamerikatogter

Bilag 1. Statistik nr. 1 A.

Antal fartøjer ialt og heraf danske udklareret på St Thomas til Colombia 1815-1816, 1821-1830, 1835 og 1840 i flg. havnemyndighederne på øen:

Generaltoldkammeret. St Thomas Råds rapporter.
Sammentalt fra månedslister fra havnekontoret på St Thomas, indsendt af Rådet til Generaltoldkammeret. Statistikkerne nr. 1 A og 1 B bygger på samme materiale og samme sammentælling, blot anskuelsesvinklen er forskellig.

	ialt	heraf danske
1815	74[1]	41 = 55 %
1816	76[2]	35 = 46 %
1821	143	51 = 36 %
1822	114	33 = 29 %
1823	149	61 = 41 %
1824	207	91 = 44 %
1825	224	65 = 29 %
1826	165	72 = 44 %
1827	148	82 = 55 %
1828	130	64 = 49 %
1829	147	57 = 39 %
1830	148	42 = 28 %
1835	162	2 = 1 %
1840	141	21 = 15 %

Anmærkninger: om fartøjerne sejlede til den angivne destination, kan ikke ses. Om øvrige forbehold mht. materialet se kapitel 2.
Colombia eksisterede kun 1819-1830, men storrepublikkens grænser er her afgørende for hele perioden 1815-1840 og svarer til dette århundredes republikker Venezuela, Colombia og Panamá.
1840 - fartøjerne var gennemsnitlig større end i 1820rne; de fleste udklarerede danske var inden for sidste halvår.

[1] 17.4. - 31.12. - dvs. ca 9 afgange pr. måned.
[2] 11 måneder, mangler liste for marts - dvs. ca 7 afgange pr måned.

Bilag 1. Statistik nr. 1 B.

Antal fartøjer udklareret på St Thomas til colombianske havne 1815-1830 ifølge havnemyndighederne på øen:

RA. Generaltoldkammeret. St Thomas Råds rapporter.
Sammentalt fra månedslister fra havnekontoret på St Thomas, indsendt af Rådet til Generaltoldkammeret.

	1815*	1816	1821	1822	1823	1824	1825	1826	1827	1828	1829	1830
Angostura[1]	6	5	7	12	17	18	10	15	19	11	10	14
Güiria		1	2	4	4	15	12	6	9	5	11	13
Carúpano			6	2	2	3	2		8			6
Margarita	2	1	10	7	11	18	21	20	12	11	6	13
Cumaná	6	12	26	18	18	21	36	27	23	21	21	14
Barcelona	10	1	7	7	8	6	7	9	6	4	5	2
La Guaira	31	36	30	47	64	47	46	32	32	23	27	25
Puerto Cabello	10	9	25	5		30	40	25	20	20	14	18
Maracaibo	6	2	15	3	16	23	30	17	5	17	34	28
Øvrige[2]									1			1
Venezuela ialt	71	67	128	105	140	181	204	151	135	112	128	134
Rio Hacha	1	1		2	3	4	4	1			1	2
Santa Marta	1	4	12	5	5	13	8	9	7	10	9	4
Cartagena		1	2	2		6	3		2	4	4	3
Chagres		2	1		1	3	5	4	4	4	5	4
Ny Granada ialt	2	8	15	9	9	26	20	14	13	18	19	13
Colombia uspecif.	1	1										1
Colombia total	74	76	143	114	149	207	224	165	148	130	147	148

Anmærkninger: * 1815 omfatter 17.4-31.12. 1816 omfatter 11 måneder, listen for marts mangler.
1819: der kan for dette år sammenlignes med sydamerikansk materiale jfr. kap. 2: ankomne fartøjer til La Guaira fra St Thomas var 36 (AGN).
Se iøvrigt anmærkningerne til statistik 1 A.

---

[1] I visse tilfælde især i 1815 angives blot Orinoco. Selvom det ikke nødvendigvis er Angostura, er de inkluderet herunder.

[2] Omfatter Rio Caribe og Rio Chico. Den ikke uvæsentlige havn Vela de Coro mellem Puerto Cabello og Maracaibo besejledes næsten udelukkende fra Curaçao - for S.Th. havde den ingen betydning.

Bilag 1. Statistik nr. 2 og nr. 3.

Statistik nr. 2: La Guaira. Ankomne og afgående fremmede fartøjer efter nationalitet. 4.9. til 5.11.1815.

Gaceta de Caracas 4.10.1815 og 29.11.1815. (den lokale avis) Efter faksimileudg. Caracas 1983-86. vol. 5:

	ank:	afg:
USA	8	6
engelske	2	1
danske	5	2
ialt	15	9
ialt i fart på S.Th.*	5	6

Anmærkninger: Farten på havnen var tiltagende i september og størst i oktober, hvor afgange til oversøiske mål især udtog kaffe.
Foruden de danske ankom en lokal og en engelsk skonnert fra S.Th. med tørre varer og fire lokale fartøjer afgik til S.Th. med kaffe.
*"Ialt i fart på S.Th." indbefatter spanske (=lokale) fartøjer.
Der henvises iøvrigt til teksten s. 10.

Statistik nr. 3: La Guaira. Antal ankomne fartøjer efter nationalitet. 1819.

Sammentalt fra protokol afleveret til de koloniale myndigheder, siden overtaget af republikken. AGN. Real Hacienda. Entrada y salida de buques. La Guaira 1819. Nr. 1620:

	ank:	heraf fra S.Th:
spanske	107	18
USA	26	4
engelske	16	4
franske	14	1
hollandske	13	1
danske	11	7
svenske	3	
hamborgske	1	1
sardinske	1	
ialt	192	36

De danske fartøjer, der ikke kom direkte fra S.Th, er antagelig alle hjemmehørende på S.Th. og er ankommet til La Guaira fra en anden venezuelansk havn. I hele perioden 1815-30 anløb danske fartøjer ofte flere havne på kysten enten mhp. salg af medbragte varer eller for at opnå last til udskibning, men endv. ses danske fartøjer at have sejlet i en vis indenlandsk fragtfart på kontinentkysten.
Der henvises iøvrigt til teksten s. 11.

Bilag 2. Kapersager.

Kronologisk oversigt over danske fartøjer anholdt eller udplyndret af cartageniensiske, venezuelanske eller colombianske kapere.

Vedr. *definition* af kapere og litteratur om kaperi i perioden henvises til s. 26 (note 1). *Forkortelser* anvendt ud over allerede anførte er: dk - dansk; sp - spansk; skp. - skipper; afg. - afgået fra; VLU - VL Udtagne sager. Akter i sagen mod kaperføreren Audinet m.fl.; VLAdolfo - VL Udtagne sager. Sager angående kaperen Adolfo.

før 17.7.1815 båd / slup Alert ført af Jacob Peter Hill, reder Pass, plyndret ved Culebra, ligeledes sp slup Monserrat, Joseph Simmons alias Yoyo, som de beholdt, samt endnu en sp slup, navn og fører ukendt, af en fra S.Th. udrustet tomastet båd, der under John Hills navn var påbrændt dansk mærke, ført af Miguel Sanchez, omtalt som udrustet og ført af sp flygtninge; 9 personer taget på Trinidad omkr. 7.9. og sendt til S.Th; 15.11. sendte komm. forhør til gen.guv; de 4 ledere flygtede, 5 matroser dømt til halshugning, en meddelagtig til et år i jern i Kbh., bekræftedes ved Landsoverretten, siden viste det sig, at 1 kunne overføres, 1 var død, 3 sårede efter flugtforsøg. - henv: VLK. Referatprot.389a m.m. Gtk. Vestind. jrn. 947/1815. VLG.28.68. VLG.32.II54. VLL. VLK. Kopibog.

før 4.2.1816 dk slup fra Puerto Rico taget af cartageniensiske sørøvere, kpt. truet til at afgive alt ombord, 4500 dollars, 3 okser, alle tre ombordværendes tøj. - henv: VLG.32.II.62. - lig den ene under 26.3?

før 26.3.1816 to små slupper imellem øerne plyndret af "røverbåde". - henv: VLG.32.I.70. - den ene lig slup under 4.2?

før 26.6.1816 slup Pastora (antagelig bark Pastora 55 t. reder Goodmann, Pretto & co, Aaron Motta)) skp. Aaron Motta, ml Puerto Rico og S.Th. taget, udsat for "grove Excesser og Voldsomheder" af kaper under eng flag med am papirer, ført af oprørerofficer general Bermudes, modtog provisioner og krudt fra S.Th, mens den krydsede ud for havnen; 2.7. briggen sendt ud efter den. - henv: VLG.125.7, Adm.999.549, VLG.32.II.88. 5.10.1816 DUA. Korrespondanceakter. Escr.IX,85n1.

før 24.7.1816 dk fartøj fra S.Th. udplyndret af sørøver under Crab Isl. og passage Pynt, tog to royal. sp passagerer, sørøverens besætning kulørte span. og blanke franskmænd; Bornholm sendtes ud efter den. - henv: VLG.32.II.88.

21.12.1816 sloop Maria 23 t, reder og skp. Dominico Gialio, afg. Cabo Rojo med last kaffe og bomuld ejet af Jacob Mendes Monsanto, alt taget af venezuelansk kaperfeluk (antagelig Pedro Radiche), fartøj sendt til Margarita, besætningen landsat på Krabben; 6.1. Gialios erklæring for notaren S.Th; af Monsanto givet fuldmagt til at reklam. hans ejendom på Margarita. - henv: 6.1. VLB. Notarialprotokol.

før 26.12.16 dk skon. og brig - skon. afg. PtoR, tirsdag (24.12. var ti.) anholdt og plyndret ved Vestenden af Krabben, af Joseph, med indep.flag, havde også taget dk brig. (kan evt. være Sarquy og Monsantos fartøjer? jfr. her 2.1.1817 og jfr. Bol.s skr. af 2.1.1817?) - henv: VLK. Referatprot.874. DUA. Korrespondanceakter.IV.

31.12.1816 skon. Neptune af S.Th. reder Joseph Blake, ankret i indløbet af Gregeriet, plyndret for værdi af $ 300 af 2 armerede både som formodedes udsendt fra en fordægtig skon. som 31.12 krydsede tæt ved øen; komm. ønskede at orl.briggen sendtes ud og foreslog at Farrers skon. armeredes og fik mandskab og off. fra orl.briggen. - henv: VLK. Kopibog. VLK. Referatprot.688. VLG.125.590.

2.1.1817 skon. Two Friends 73 t, redere Sarqui, Azevedo & Taciste, ført af Louis Taciste, afg. Ponce med muler og majs til Guadeloupe, ved S.Jan opbragt af venez. kaperfeluk, Pedro Radiche, muler, skp. og 3 mand sat i land på S.Jan, øvr. besætning sat på en lille sloop, ført mod syd; 3.1. Taciste afgav erklæring for notaren S.Th. - henv: 3.1. VLB. Notarialprotokol. Adm.1001.117.

2.1.1817 el. før slup Rambler (antagelig 24.12? - se 7.1. / 9.1.) ejet af Sarquy plyndret og taget af cartageniensisk kaper, der ankrede med prisen og en fr prise ved S. Jan, kan

være den af Pedro Radiche tagne bark, for hvilken han henrettedes jfr. Brión 14.2; 23.1. indberettede Sarquy & Azevedo og Monsanto til komm. at deres fartøjer taget af en kaper, var blevet dem tilbageleveret af Brion på Margarita til fuld tilfredsstillelse; 2.2. Schønheyder at en skon. af ejeren reklameret på Margarita, blev tilbagegivet og kaperføreren og en del af mandskabet sat i fængsel. - henv: VLK. Kopibog. VLK. Referatprot.4, 19. VLG.125.606, 614, 625. DUA. Korrespondanceakter.IV. Adm.1001.198 - sm som 31.12 og 16.1!

før 6.1.1817 dk fartøj ejet af Deville taget af venez. kaper, Pedro Radiche i nærheden af S. Jan, sm. røver som Sarquis fartøj jfr. 3.1. - henv: VLK. Kopibog. VLG.125.614.

6.1.1817 dk fartøj ejet af Monsanto taget af venez. kaper, Pedro Radiche; 23.1. indberettede Sarquy & Azevedo og Monsanto til komm. at deres fartøjer taget af en kaper, var blevet dem tilbageleveret af Brion på Margarita til fuld tilfredsstillelse. - henv: VLK. Kopibog.

ml 31.12.1816 og 8.1.1817 lille dk fartøj med muler fra Puerto Rico, taget og bortført af kaper, mandskab og muler landsat S. Jan, anklaget for at være sp; kan være sagen om en feluk, antagelig udrustet på Marg. under independent-farver, kpt. Pedro Radiche, der i flg. gen.guv.s henv. til fr og eng marineøverstkomm. havde udøvet sørøveri i dk farvande - henv: Adm.1001.117 og VLG.32.II.10-11.

før 16.1.1817 (= 24.12. 31.12. el 2.1???) dk bark (sendt til Almirantazgo Marg?) af kaperfeluk under independentfarver, Pedro Radiche, føreren skudt efter dom på Marg; 14.2. Brión herom til øerne; gen.guv. herom: "dans le cas d'une barque danoise, qui (que?) fut pilleé ils ont rendu justice prompte en faisant fusiller le Capitaine et condemner l'équipage aux fero." - henv: VLG.126.791. VLG.32.II.10, 11, 15. (kan evt. være 31.12.16-8.1.17.?)

17.1.1817 sloop Telegraph 32 t, reder Agostin Costa, ført af Luigi Longobardo, afg. La Guaira med last kaffe ejet af Sarquy & Azevedo og indigo ejet af José Pacanins i Caracas til Joseph Gilio, syd for Krabben opbragt af pilotboatskon. indep. flag blå, hvid og rød, indigo mærket J.P. taget, betalt for fragt. - henv: 20.1. VLB. Notarialprotokol.

20.1.1817 skon. General Bentzon af Fsted, reder Bauer / Bovez, ført af Benitto Lope, plyndret ml Krabben og S.Cr, stude, kaffe, ris m.m. af venez. skon. Conejo, Bernardo Ferrero; 22.1. forklaring ved notaren; Bern. Ferreros kaperskon. Conejon, ført af Th Brown, anholdt af dk myndigheder, kondemneret og solgt; 29.1. gen.guv. til Bol. og Brión om Conejo og Conejon. - henv: 22.1. VLB. Notarialprotokol. VLG.125.664, 669, 671. VLG.126.685, 817. VLG.32.II.12. DUA. Korrespondanceakter.IV.

ml 2-3.2.1817 dk skon. afg. Cuba under Puerto Rico plyndret af en brig og en skon, berøvet ca 2.900 specier tilhørende Sarquy. - henv: VLG.126.713.

før 18.2.1817 slup Maria ført af Louis Neau, afg. S.Th. til Aguadilla, last til 2.361 91 piastre ejet af Rötgers & Ursinus, last taget i nærheden af Puerto Rico af brig Peter & Eloise, kpt. Thomas Castro. - henv: VLK. Kopibog.

ca. 23.2.1817 dk skon. afg S.Th. til S. Domingo taget for 14 dage siden fra d. 8.3. af brig Fourth of July alias the Patriota, ført til St Domingo med last af okser, skon. derefter taget i Port Antonia (Jamaica?) af myndighederne, muligvis en vis kpt. Calder som skal have forbindelse til kaper Hunter, hvorpå Parnell skal have virket jfr. opbringelse af en eng skon. Perthshire af Kingston. - henv. 8.3.1817. Sanct Thomæ Tidende.9.5.1817. - synes at være den af Schønheyder omtalte: ved S.Dom en brig under BsAs-flag, besætning af nordamerikanere, har taget en del penge fra et fartøj under dk flag og mishandlet nogle af folkene for at få dem til at opgive hvor pengene var og de sp papirer som de troede måtte findes i fartøjet. - henv. Adm.1002.223.

før 23.4.1817 skon. Post Boy (tidl. Conejon) reder David Driver, (ved La Guaira) taget af oprørerne for at anløbe blokeret havn og for at være blevet ulovlig frataget dem, 23.4. meddelt af Brion. - henv. VLK. Referatprot.284. VLG.126.964. Adm.1002.390. Schultz og AckermannII,427.

før 11.8.1817 slup Martin and Samuel, ført af Samuel Simmoni / Simmons, (2.10.1817 Alex de Castro sign. skibsed som ejer af sloop M. & S. VLRådssekr. skibseder.) nær S.Cr. plyndret af insurgentkaper, antagelig under Estevez (?); forhør S.Th. over skp. m.fl, adsk. indbyggere på S.Th. menes at stå i forb. m. kaperen. - henv: VLG.126.1268, 1276.

VLK.kop.

21.11.1817 el. før, dk skon. på den anden side af passagen frataget ladning af insurgentkaper; jagedes af skon. St Thomas. - henv: Minerva.kom. Adm.

før 26.11.1817 skon. Maria reder kbm. B[uist] (reder Andrew Buisk?) anholdt af kaper; 26.11. pol.mesteren om skon. Marias anholdelse, af en insurgentkaper. - henv: VLK. Referatprot.787.

før 7.1.1818 skon. Swallow plyndret; 7.1. pol.mester indsender forklaring vedr. skon. Swallows plyndring. - VLK. Referatprot.26.

8.2.1818 skon. Mary af Fsted 34 t, ført af Charles Minors, reder George Nelthropp, afg. Pto de la Vela eller Puerto Cabello til S.Cr, 3 mil fra PtoC. opbragt af berg. Gral Arismendi, Beluche; 24.2. gen.guv. til Brión reklam. fartøj og last; 4.4. gen.guv. udtrykte, at Arismendi nægtede at restituere pga. blokade. - henv: Almirantazgo.2,1-17. og VLG.32.II.55 og 63.

før 4.4.1818 to dk fartøjer taget af sørøvere ved St Domingo; muligvis den sm sag Bentzon 9.6. refererede til ved omtale af en skon. fra S.Th. plyndret af en båd, der kom ud fra Monte Christi(?). - VLG.32.II.63. DUA. KorrespondanceakterII.

(9.9.1818 eng skon. Vivid opbragt af kaper Brutus, N. Joly, afg. 4.9. Puerto Cabello med bomuld, kaffe og kakao lastet af Benito Delgado på hans risiko, til Alex. de Castro S.Th; last fradømt. - henv: Almirantazgo.1,172-89.)

12.10.1818 dk skon. Maria Belona, 69 t. ført af John Martin, reder Francis Zerega, opbragt ud for La Guaira af kaper El Brutus, Joly, afg. Puerto Cabello mod Martinique med muler; fartøj og last dømt pris; 4.11. Brión til gen.guv. minder om blokaden; 23.11. Zérega til kommandanten fartøj og last taget; kommandanten til gen.guv.; 7.12. Diana til Margarita med Benedetti som gen.guv.s repræs. og Zérega som bekjendt mand; 14.12. Benedetti til Brion, reklam; 15.12. Brión til Benedetti og 16.12. til gen.guv.; 16.12. Brión til Bolívar; 6.12.1820 Zerega til Rothe ønsker sin sag taget i betragtning; . - henv: Almirantazgo.1.205-31, DUA. Korrespondanceakter, VLG.32.II.124. VLG.334.

ca. 7.11.1818 skon. Henriette 20 t, ført af Louis Josef S.Th., reder Francois Rigallan S.Cr., afg. Puerto Rico med majs og platanos til S.Th. uden toldpapirer og lastetilladelser, opbragt ved Puerto Rico, af kaper Los dos Amigos, Raffetti, ejer Joly; last fradømt pga mangl. dok. og afg. fra sp havn; 16.11.1818 gen.guv. til Comm. Margarita, krævede restitution af fartøj og last; 30.12. gen.guv. til Rosenkrantz om Benedettis reklam. - henv. Almirantazgo.1,347f. og VLG.32.II.109 og 124.

jan. 1819, før 23.1. dk fartøjer incl. de følgende seks, plyndret af ven. kaperbrig Orinoco, Dubouis og kaperskon. Virginia, Arnaud Audinet. Jaget af Diana, 8.2. Virginia indbragt til S.Th. - henv: Adm. VL Udtagne sager. Akter i sagen mod kaperføreren Audinet m.fl.

14.1.1819 bark Industry ført af Etienne Olivier, afg. Guayanilla til S.Th. 40 sk kaffe ejet af Santo Lucas taget af kaperne Orinoco og Virginia. - henv: VLU.

før 15.1.1819 bark Fortuna ført af Borachi, afg. S.Th. til Guayanilla, frataget 2000 pattarons (=$) i varer og 500 do (=$) i kontanter ejet af købmænd på S.Th. af kaperne Orinoco og Virginia. - henv: VLU.

15.1.1819 bark Morning Star ført af Surplis La Motte, Ponce til S.Th. frataget 30 sk kaffe ejet af Bergeest & Uhlhorn værdi 1.200 pattacons af kaperne Orinoco og Virginia; 19.1.1819 B & U til v.Sch. - henv: VLU.

26.1.1819 båd Emilia ført af Andrew Ellem, pga manglende papirer frataget 1 stud, 5 andre stude frigivet, af Virginia, Audinet. - henv: VLU.

28.1.1819 båd Mary af S.Th. ført af Daniel Jacob frataget to tdr. mel, ½ tdr pork, 1 box sæbe, lille pakke med for ca 50 $ værd i tørre varer alt ejet af span. Don Manuel de Macauon, af Virginia, Audinet. - henv: VLU.

29.1.1819 bark Sincere ført af Simon Scatly, tre sk kaffe tilhørende ombordværende span. Juan de Dios Garcia frataget af Virginia, Audinet. - henv: VLU.

29.1.1819 bark le Pepa, en sk kaffe taget af Virginia, Audinet. - henv: VLU.

7.2.1819 båd el. skon. Fortuna, ført af Antonio Rios frataget en stud tilhørende rederen og muligvis rederens $ 300 af Virginia, Audinet. - henv: VLU.

7-8.2.1819 slup Elisa, ført af Th. Savelan plyndret under Puerto Rico af venez. kaper

Virginia, Audinet. 8.2.1819 Virginia med 4-5.000 piastre opbragt og indbragt til S.Th. af fregat Diana; 4.3. gen.guv. til Brion om sagen. - henv. Adm. og VLG.32.II.136-37. VLU.

ml 25.1. og 12.3.1819 skon. under dk flag, med sp papirer, sp ejendom, opbragt ved Puerto Rico af venez. orl.fartøj, taget med, i flg. Ewald. - henv: Adm.1013.166. = Two Friends?

(28.2?) 6.3.1819 skon. Two Friends (alias Maria?) ført af Jean Luis, reder Jacob Redondo, afg. Barcelona til S.Th. med huder og kakao, sandsynligvis ejet af Jacob de Castro og en del pass., opbragt første gang ved Buck Island af berg. Almirante Brión, Rebilla; 16.2.1819 (?) sag indledt; 13.3. last af huder og kakao, samt slaver ejet af pass, taget, formodentlig også sp pass.s ejendele og penge (lasten af kakao antagelig solgt for $ 454. Fundación John Boulton A122, t1424,434). Almirantazgo.2,47-86.

før 14.8.1819 skon. Two Friends alias Maria ført af Juan Luis, reder Jacob Rendon, opbragt anden gang i Barca af venez. eskadre under Brión med bomuld ejet af Alex. de Castro, yderl. last ukendte ejere; fartøj og last fradømt, ingen papirer. - Almirantazgo.5, 56-84.

før 2.9.1819 skon. Ventura, ført af Ant. Rio, antagelig ml Puerto Rico og S.Th. en sp pass. ombord frataget et svin af ven kaper Belona, Fco Martin. - henv: Almirantazgo.7,371.

før 30.9.1819 skon. Hero 40 t, ført af Guiseppe Agostini, reder Santi Stella, afg. Cartagena med bomuld og 1000 pesos guld tilhørende S.B. Lange og Cipriani & Simonpietri, opbragt ud for Rio Hacha af kaper General English, Wm Coats; alt frigivet. - henv: Almirantazgo.5,108-99.

4.10.1819 bark Maria, afg. Ponce til S.Th. med tobak, kaffe og bomuld ejet af Ag. Miguel Pichony, opbragt ml Culebra og Bique af 21 deserterede fra kaper Brion, off. John Paul Brondeau med søfolk i en båd satte besætning og egne frafaldne i båden; uklart hvor Maria og last endte, Fco Martin fra kaper Belona skrev til Fleischer, der svarede. - henv: Almirantazgo.7,344-82.

15-16.10.1819 dk bark frataget ½ last = 3 kreaturer, ejet af Abadía fra Puerto Rico, af kaper Gavilán, Bernardo Ferrero. - henv: Almirantazgo. 10,139f.

2.12.1819 bark / båd Industry 21 t, ført af Johanny Pedro Sandia, reder Benjamin Brown, frataget last og ejendele, fartøjet ødelagt af kaper Perla Oriental, Feliz Natta; bevismateriale udstedtes af dk myndigheder, dom underkendte Nattas handling, erstatning udbetalt. - henv: Almirantazgo. 10,257-303.

6.12.1819 bark Seaflower, skp. og reder Charles Blunder, afg. Puerto Rico til S.Th. med kaffe til Gilio og en del ejet af to pass. fra S.Th. taget ved Culebra af venez. kaper El Brion, kpt. Azor Orne, sendt til Juan Griego; 8.1.1820 dom, alt frigivet; 19.5.1820 erstatning udbetalt. - henv: Almirantazgo. 3,1-86.

17.1.1820 brigantine Orpheus 115 t. af S.Cr. ført af John Lang, redere Batelle, Gray & C. Kortright, afg. Puerto Cabello til S.Cr. med 100 muler, opbragt af kaper Alm. Brión, Juan de Glanne, ført til Juan Griego, last af muler og våben taget som pris; 24.2. Stabell reklam. til Lino de Clem; 2.3. Brión tog afstand fra opbringelse af neutr. fartøjer; 22.3. Lino de Clem. sagen behandles; 5.4. do last taget, henv. til Angostura; 15.11. Gen.guv. til Clementi om hans brev af 22.3, indsigelse gentages; dec. ny reklam., intet udbytte. - henv: Almirantazgo. 9,263-318, VLG.32.II.184. VLG.334.

før 19.1.1820 dk fartøj m.fl. ved Puerto Rico plyndret af sørøverslup med 20 mand desert. fra kaper Alm. Brion; 19.1. kommandanten sendte St Croix ud efter den; anholdt og indbragt til S.Th; senere frigivet. - henv: Adm.1013.101. Kommandoprot. Diana. Schultz og Ackermann,451.

ca 20.5.1820 dk bark og skon. Joseph, reder Joseph (...), lasten taget af ven kaper Buitre, José Raffetti; 6.6. korvet Diana forsøgte at opbringe Buitre. - henv. Almirantazgo. 9,319-544. Jrn.Diana.934 A.

(9.8.1820 sp skon. Josefa af La Guaira opbragt af kaper Buitre, Raffetti; afg. 7.8. La Guaira med kaffe, bomuld og indigo til S.Th, Bergeest & Uhlhorn, Tomas Lander og Echagarreta & co. Almirantazgo. 10,209-12.)

17.8.1820 berg. Circe, skp. Abraham Collinette taget i Carúpano, da oprørerne invaderede byen, sendtes til Margarita, medtog deserterede sp soldater; fradømt 42 tdr mel og 8 tdr ris. - henv: Almirantazgo. 10,92-103.

før 10.9.1820 to dk bark, kaper Belona, Fco Martin, fratog den ene fjerkræ, den anden 600

lb tobak - eller: - bark Diamante, ført af Jose Miguel Bachichi, afg. Puerto Rico frataget 6 novillos, 3 carneros, 3 pabos og 20 manojos de tobaco ejet af Ant. Rodriquez. - henv: Almirantazgo. 7,168-202.

10.11.1820 bark Grace 21 t, skp. og reder Baptiste Pierret, afg. Puerto Rico til S.Th., 27 sk kaffe til Cipriani & Simonpietri og til Fco Piccioni frataget af kaper Belona, Fco Martín, begrundet med 3 sp breve ombord. - henv: Almirantazgo. 12,310-26 og 9,184.

17-18.11.1820 skon. Eclipse 97 t, ført af John Jones, redere Bergeest & Uhlhorn, 17.11. afg. La Guaira til S.Th. med kaffe, kakao, bomuld og mercancias, ved Los Roques opbragt af col. kaper Anfitrite, Ant. Oleta; 15.12. Benedetti med Najaden aflev. reklam. fra gen.guv.; 21.12.1820 alt bevislig dk ejendom frigivet, konfiskerede sager solgt for 9.430 pesos. - henv: Almirantazgo.11,187-364 og DUA. Beretninger og VLG.32.

før 16.12.1820 skon. Ariel og Alerta, anholdt af sp guvernement i Carúpano, overtaget af republ; antagelig frigivet ved Benedettis indgivelse af reklam. - henv. 16.12.1820 VLG.101 Fundación John Boulton.B14,1-3.

før 6.1.1821 dk handelsskibe plyndret af armerede fartøjer under forskellige og falske flag. - henv: 6.1. Adm. Schultz og Ackermann,454f

11-12.3.1821 slupperne Beauty og Maria og skon. La Mouche med kaffe bl.a. ejet af Bergeest & U, afg. Fastekysten til S.Th. plyndret ved Malapasqua, under Puerto Rico af armeret am skon. Emiline, Knight; 3-400 sk kaffe sendtes i land på S.Bart, konfiskeret af guv, Emiline opbragtes på S.Bart, hvor dk gods hentedes, besætningen undsluppet. - henv: VLK. Referatprot.188, 203, 204. Adm.1017.243. VLG.49. DUA. Beretninger. Schultz og Ackermann,455.

omkr. 1.4.1821 ??? dk slup, taget af kaper; jagtet af St Croix. - henv: udat. DUA. Beretninger.

før 17.4.1821 dk båd Experiment, reder Valentin Gabriel, taget i havnen Lima på Puerto Rico, besætningen landsat, fartøjet bortført af sørøvere, sandsynligvis til S Dom; 17.4. rederen herom til komm. og komm. til Suenson kaperen ønskedes opbragt, briggen og korvetten omsejlede Puerto Rico, uden res. - henv: Schultz og Ackermann,456.

juni 1821 bark Le Bien Venu ført af Louis Desbas, reder Francois Carry, afg. S.Th. til Cart, taget med last af independenterne pga blokaden af Cartagena; 7.9. rederen bad om reklam.skr. - henv: VLK. Referatprot.607.

før 1.8.1821 fartøj ejet af Thomas Cook taget af kaper Restauradora, Bougier; 1.8.1821 gen.guv. Rothe til le Président, General Bolivar reklam. af Th. Cooks fartøj. - henv: VLG.32.II.225.

23. el. 24.1.1822 bark / sloop Concepción 21 t, skp. og reder Ant. Iglesias, afg. Ponce til S.Th, bortført med papirer og last ved Guayanilla, besætningen landsat, af kaper Josefa, John Miccoy; 11.2. Igl. henv. til komm. om reklam, hvilket afvistes; reklameret med erklær. fra not.pub, borgerbrev og ?, 31.5. af Almirantazgo. frigivet med last. - henv: Almirantazgo.15,136f og 16,300f. VLK. Referatprot.107.

31.3.1822 bark Diana 15 t, ført af (Jacques Ricard, syg i Mayaquez) Pedro Martin, reder Francois Simón afg. Mayaquez til Curacao el. PtoC, ved Bonaire opbragt af kaperskon. Represalia, Bernardo Ferrero 10.4.22 dom: last og fartøj dømt pris, 30.4.22 La Guaira lasten solgt for 1.032 pesos, sagsomkostn. 1.403 $, barks pris 325 pesos; 31.7.22 La Guaira B. Eyzaguirre bad om testimonio de la condena til ejeren Francois Simon. - henv: Almirantazgo.17,117-51.

beg.sept.1822 skon. Swallow ført af B. Mattei, reder Francois Piccioni, lå for anker i Maracaibo, taget af republ, armeret til forsvar mod Morales, siden taget som pris af Morales' styrker; 5.12. ønskedes reklam. hos gral Morales, gen.guv. afviste, da skon. var taget af col. og siden under handlinger under col flag mod span, blev taget af span; Najaden var på udkig efter besætningen fra Swallow på togtet i dec. - henv: VLK. Referatprot.719, 724; Søetaten. Skibsjrn. Kommandoprot. Najaden.

10.11.1822 skon. Jupiter, kpt. Joseph (Irretia?), ml. San Juan og S.Th. visiteret af col skon. Joseph, José Raffetti, tog visse sp pass med bagage, og tvang skp. til at medtage 26 fanger fra et ved Puerto Rico taget sp skib, som 11.11. landedes i S.Th; 11.11. udskrift af pol.jrn. til komm; 11.11. to col kapere ank. S.Th, brig Presidente Bolívar, Almeida og

skon. Joseph, den første for at fylde vand, den anden for at købe medicin; guv. Jessen beordrede næstkomm. på skon. i land, pålagde ham at betale omkostninger ved span. hjemsendelse og påbød standsning af dk fartøjer. - henv: VLK.uref. VLK. Referatprot.668. Schultz og Ackermann,462f.; Søetaten. Skibsjrn. Kommandoprot. Najaden.

1.3.1823 skon. Little Dolphin ført af Fco Preve / Preto, reder og ejer af lasten af kaffe til værdi $ 10-11.000 E. Sarqui, ved SV-enden af Puerto Rico bestemt til S.Th. taget af col orlogskorvet Constitution, Maitland, opbragt til La Guaira; reklam. overbragt af Najaden, Uldall, frigivet uden (del af?) last, hjem på slæb; yderl. reklam. aflev. vedr. 71 sk kaffe af lasten, som Constitution havde taget ombord, forestås af Zerega. - henv: Adm. VLG.33.19, 21; Søetaten. Skibsjrn. Kommandoprot. Najaden.

15.3.1823 skon. Superior af S.Th. ført af Juaquin Frerara, reder François Simon, afg. Curaçao til S.Th. taget i Monapassagen af orl.korvet Constitution, Maitland, sendt til La Guaira, mandskabet plyndret; skp. henvendte sig til Uldall, der var i La Guaira, reklam. straks, 2.4. reder søgte komm. om assistance; frigivet, hjem på slæb, 6 slaver taget som sp ejendom; yderl. reklam. vedr. del af lasten, som Constitution havde taget ombord, forestås af Zerega. - henv: Adm. VLK. Referatprot.196, 223. VLG.33.19, 21. Kommando.Najaden.

1824 (eller 25) berg. Elisabeth opbragt af col kaper berg.skon. Josefa, Raffetti, lasten condenado. - henv: Guerra y Marina.339,439.

ml 1.2. og 21.4.1825 skon. Oberst von Scholten, muligvis ført af Reed? afg. Curacao til Puerto Rico, frataget sp pass.s ejendom af col kaper Adolfo, John Martin; 21.4. gen.guv. til Kaas om at opbringe Adolfo; 9.6. Najaden afg. til PtoC. og Cur. efter erstatning; 4.7. gen.guv. til Páez, klage over fornærmelse af dk flag; 26.7. Felipe Esteves erklærede, at fratagelsen af span.s ejendom var gjort i førerens eget navn, hvorfor han retsforfulgtes. - henv: Guerra y Marina.339,439, Adm, VLG.51.240. VLAdolfo og DUA2 og Schultz og Ackermann.

ml 22.4. og 9.7.1825 skon. Pasture, Juan Garcia, reder Jacob M. Monsanto taget af col kaper Adolfo, Juan Lafourcada, sendt til PtoC, men forliste ca 15.7. ved Little Curacao med ladning af tobak; 12.7. dk henv. til guv. Cur. vedr. P; lasten solgt af guv. på Cur. - henv: AN.Rep.Guerra y Marina.339. DUA2. VLAdolfo.

før 9.7.1825 slup/båd nr 141 Beauty ført af Jose Matheo, reder Benjamin Levy og to andre dk fartøjer, antagelig skon. Aurora og båd nr 16, sidstnævnte viste sig vist at være sp, alle opbragt af col kaper Adolfo, Juan Lafourcada, mandskabet lagt i jern ved Culebra; 10.7. de Bretton udsendt med skon. (Nunsuch?) efter kaperen, opbragt, Lafourcada og en mere dræbt, indbragt til S.Th, forhør, 26.7. Adolfo forlist i orkan, besætning sendtes til La Guaira; 23.8. og 29.8. gen.guv. til Santander. henv: Schultz og Ackermann, VLAdolfo, MaB.Irminger, DUA2, VLG.334.

før 2.11.1825 båd nr 50 af S.Th. plyndret af Bernard; 2.11. gen.guv. ønsker skr. om sagen overbragt til col vicepræs. og Felipe Esteves. - henv: 2.11. VLAdolfo.

27.9.1826 skib Freya, skp. og reder Casparus Bartelsen af Åbenrå, afg. Malaga til Montevideo, opbragt 10 miil Westen for Cap Spartel af col kaper Republicana, Fco. Sebastian Gandolfo, ført til Cumaná, La Guaira, Barcelona (?); 9.11. Porter henv. til Cumaná, mente lasten var eng; 11.1.1827 Caracas, Holst, Fortuna, aflev. sin reklam. til Revenga; fartøj frigivet, lasten taget som sp ejendom; 7.2.1827 gen.guv. til Bol. om sagen sm.m. reklam. af feluk Magdalene; 19.2.1828 gen.guv. til DUA, at det næppe nytter at fort. sagen. - henv. VLG.101. Porter, Adm, VLG.101.

16.10.1826 båd nr 234 af S.Th, ført af Francois, lastens ejere (og redere?) Jn Manuel & Lalame, lasten taget af col orl.brig Pinchincha, Maitland; 2.12. Søbøtker til Bard. om sagen, nytter ikke at kræve erstatning; Dahlerup 21.11. nævnte at restitution var sket for en ubetydelig anholdelse(?). - henv: VLG.334 og Adm.

3.12.1826 felukken Magdalene 69 t ført af Alexander Latta, reder Overmann, bortrøvet i Cumaná af bateau, styrmanden og hans kone såret og efterladt med to matroser i jollen, drivende indtil Latta fandt den næste dag, felukken efter sigende ført til S.Dom, hvor den reklam. hos Boyer; 29.12. Søbøtker til gen.guv. om sagen, 3.1. do til do at via

Overmann meddelt at felukken er anholdt i staden St Domingo og mandskabet arresteret (ingen udskrift VLG.181.791); 7.2. gen.guv. til Bol. reklam., aflev. 12-15.2. af Obelitz, Fortuna. - henv: VLG.33.202. VLG.181.791. DUA1. - obs: 28.9.26 ank. S.Th. som sp, 11.10.26 afg. S.Th. til Cumaná ballast. Gtk.rapp.

før 25.11.1827 dk skib frarøvet ting af kaperskon. - henv: 25.11. Adm.

før 26.1.1828 dk skon. af S.Th. ført af Eskildsen (22.3.1828 skon. Carolina ank. S.Th, skp. P. Eskildsen), supercargo Zerego, anholdt for at have udklareret La Guaira til Guadeloupe, men efter 23 dage var returneret til La Guaira efter kun at ha været ved Puerto Rico; dette og "Zerego's impertinente Opførsel mod Gouverneuren samt Breve, man havde befunden hos bemældte Zerego, havde saaledes foranlediget at man holdt ham under stræng Bevogtning." Hagerup, Diana ank. La Guaira 26.1. og på Eskildsens begæring reklam. til Paez, lj. Oxholm til Car, svar med løfte om hurtigst muligt at undersøge sagen og håb om skibets frigivelse; 14.3. synes frigivet. henv: Adm.1044.168.

efter 26.2.1828 skon. Magdalena opbragt af col kaperskon. Criolla, Raffetti; ved retten frikendt. - henv: 26.2. Guerra y Marina.

før 9.12.1828 dk fartøjer plyndret ml. Puerto Rico og S.Th. af sørøver Bernard; før 9.12. v.Sch. udrustede skon. Laura, gik sm med St Thomas ud på jagt, men skon. var læk og måtte returnere, St Thomas fandt ikke sørøveren; 17.3.29 Bernard set ved Crabben, St Thomas søgte efter den uden held. - henv. Adm.1048-49.82 og 248.

10.3.1829 skib Neptunus af Helsingør 100 kl. ført af Becker / Bakker, reder Jacob Holm, afg. Barca, Sp. med fr ejede varer til Havana, SØ for S.Cr. taget af Conquistador, Bernardo Ferrero, 5 af besætningen og 15 pass. ombord på kaperen, pass. sat på dk skon. tvunget til at landsætte dem på Crabben, skibet ført til PtoC, mistede roret, da den sejledes på grund på Roques, 17.3. ank. PtoC; nogle dage efter frigivet pga. Bol.s dekret af 17.9.28 at deres kapere ikke fremover opbringer neutrale skibe med sp ladning; 17.3. St Thomas, Klauman afg. til La Guaira og PtoC. for at søge Bernard og skibet og reklam. sm; 20.3. briggen ank. La Guaira, fik vished om, at skibet var i PtoC, til Caracas for hos Paez at udvirke skibets frigivelse, efter 4 Dages Ophold medgav han mig en aaben Ordre til Marine Tribunalet i Puerto Cabello at overlevere mig Skibet saafremt det ei var lovlig Prise; 26.3. ank. PtoC; Klauman indgav protest til priseretten om erstatning for ror og 5 mand, ophold m.m, afslået fordi kaperen havde lovlig ret til opbringelse (!) da de påstod han var uvidende om dekretet; da kaperens agenter ville appellere til Bog, påskyndede Klauman skibets afg, (han har antagelig fået gode råd af Porter!) 29.3, og gav konvoj til nord for Curacao, St Thomas anløb Curacao, kaperen havde ikke været dér de sidste otte uger; 5.5. brig St Croix, Lütken ank. fra La Guaira efter at skulle reklam. 5 dk matroser fra Neptunus, var dagen før afsendt til S.Th. - henv: Adm.1049.248, 312, 333 og 377. Gtk.vi.søpas.

L Bogotá

Bilag 3. Oversigt over orlogstogter til Sydamerika 1818-1830

For samtlige togter er læst orlogschefernes og generalguvernørens indberetninger til Admiralitetet samt øvrige indberetninger fra generalguvernøren til Generaltoldkammeret, Udenrigsdepartementet og kongen. Endv. er gennemgået alle skibsjournaler og kommandoprotokoller i Søetatens arkiv samt enkelte private breve og dagbøger fra søofficerer, i Marinens Bibliotek og privatarkiver i RA. Oplysninger om udklarerede handelsfartøjer og ankomne fartøjer til S.Th. er fra Gtk. St Thomas Råds rapporter.

Ved alle oplysninger om togterne, der indgår i fremstillingen, er kildehenvisninger anført i noterne dertil. Dette bilag er således udelukkende en illustration til teksten.

5.2-13.4.1818. Fregatten Minerva, Johs. Krieger.
Ponce, La Guaira, Puerto Cabello, Santa Marta, retur til Santa Marta.

Officielt formål: Opbringe kapere ført af Nicolas Joly og Bernardo Ferrero, vise "sørøverne" et dansk orlogsfartøj, beskytte dansk handel og ejendom, måtte ikke ikke yde "egentlig konvoj."
Andre opgaver: Overbringe købmændenes agent til diverse havne.

4.5-18.6.1818. Fregatten Minerva, J.J. Uldall.
Santa Marta.

Off. formål: Skulle være i Santa Marta 15.5. og evt. anløbe Cartagena.
Andre opgaver: Overførte hr Brandt som udsending for kbm. Rötgers; agenten Baillehache og fire købmænd med 75.000 piastre bragt til S.Th., hjembragte breve fra vicekongen.

5.7.-23.8.1818. Skonnerten St Thomas, T.E. Rosenørn.
Santa Marta. og Cartagena.

Off. formål: Skulle være i Santa Marta inden den 15.7, måtte ikke yde konvoj men evt. assistance til dansk handel.
Andre formål: Konvoj til Santa Marta for skon. med "spanske" købmænd og deres varer købt på S.Th., fregatten Minerva ydede tillige konvoj det første døgn.

7-21.12.1818. Korvetten Diana, J.A. Suenson.
Margarita.

Off. formål: Overføre generalguvernørens udsending Benedetti mhp. at etablere kontakt til de republikanske ledere, afvise blokade og reklamere opbragte fartøjer.

12-28.2.1820. Briggen St Croix, H.D.B. Seidelin.
Puerto Cabello.

Off. formål: Overføre to spanske oberster.

11-27.12.1820. Korvetten Najaden, J.J.I. Suenson.
Margarita.

Off. formål: Overføre generalguvernørens udsending Benedetti mhp. at reklamere to danske, opbragte fartøjer og en prisedømt ladning samt true med repressalier ved yderligere anholdelser af danske fartøjer.
Andre opgaver: Udsendingen reklamerede tillige to danske fartøjer, der indbragtes under opholdet, og vidnede ved admiralitetsretten som agent for en colombiansk kaper under kpt. Raffetti.

9-29.1.1821. Korvetten Najaden, J.J.I. Suenson.
La Guaira og Puerto Cabello.

Off. formål: Vise orlogsflaget og beskytte dansk handel - efter anmodning fra købmændene om beskyttelse; konvoj afvistes.
Andre formål: Fulgte antagelig 2 spanske skonnerter til La Guaira og Puerto Cabello og 1 spansk skon. fra Puerto Cabello til S.Th.

11-27.3.1821. Briggen St Croix, H.D.B. Seidelin.
La Guaira og Ponce (Puerto Rico).

Off. formål: Intet indberettet om hensigt.
Andre opgaver: Fulgte antagelig 2 spanske skonnerter til La Guaira og 2 do. en del af vejen til Puerto Cabello.

31.12-25.1.1822. Korvetten Diana, A. Krieger.
La Guaira og Curaçao.

Off. formål: Hjembringe kontanter for købmændene.
Andre opgaver: 3 danske og 1 fransk fartøj afgik til La Guaira; 1 hollandsk ankom fra Curaçao.

27.1-9.2.1822. Briggen St Jan, T.J. Lütken.
La Guaira.

Off. formål: Hjembringe kontanter for købmændene, aflevere breve.

14.2-2.3.1822. Briggen Diana, A. Krieger.
La Guaira.

Off. formål: Ingen kendte indberetninger om togtet.
Formål: Overførte to passagerer; 1 hamburger og 1 dansk brig afgik til La Guaira; 2 danske skonnerter ankom S.Th.

22-29.6.1822. Korvetten Diana, A. Krieger.
Orchila (ø ved La Guaira).

Off. formål: Togtet omtaltes ikke i indberetningerne.
Formål: 4 fartøjer ledsaget iflg. skibsjrn., 1 fransk, 2 danske og 1 spansk afgik til La Guaira.

6.12.1822-17.1.1823. Korvetten Najaden, J.J. Uldall.
La Guaira, Puerto Cabello, Curaçao, Aruba og Santa Marta.

Off. formål: Vise flaget langs kysten fra La Guaira til Santa Marta eller Cartagena - efter anmodning fra købmændene om, at et af krigsskibene måtte krydse i farvandet pga. sørøvere og kapere; yde beskyttelse til danskere og deres ejendom pga. krigen og om nødvendigt nedlægge protest mod den spanske general Morales' proklamation om straf til udlændinge, der handler med oprørerne.
Andre opgaver: Generalguvernøren ønskede at vide, hvorhen købmændene skulle have sendt varer, så krigsskibet kunne sejle dertil - denne opgave blev siden overdraget orlogsbriggen jfr. flg. togt, mens korvetten i stedet skulle varsle briggens ankomst til danskere i La Guaira; oplysninger om situationen indhentedes i diverse havne; besætningen fra dansk skon. Supply hjembragt fra Santa Marta.

16.12.1822-7.1.1823. Briggen St Croix, P.C. Kinck.
La Guaira.

Off. formål: Efter anmodning fra købmændene i S.Th. beskytte danskere og deres ejendom.
Andre opgaver: Gen.guv. udtrykte, at briggen skulle afgå til La Guaira, når købmændene skulle have afsendt varer - 1 spansk[1] skon. afgik til La Guaira; hjembragte 18 mand af besætningerne fra strandede danske fartøjer.

13-27.1.1823. Briggen St Croix, P.C. Kinck.
La Guaira.

Off. formål: Efter ønske fra købmændene gøre et krydstogt til kysten; chefen skulle efter ordre fra gen.guv. forinden underrette "Hele Handelsstanden" om togtet; iøv. indhente efterretninger.
Opgaver: Fulgte antagelig 2 spanske fartøjer til La Guaira og 1 spansk skon. fra La Guaira til S.Th.

30.1-14.2.1823. Korvetten Najaden, J.J. Uldall.
La Guaira.

Off. formål: Skulle ifølge gen.guv. afsejle pga. sørøveri og krigen i Colombia; ifølge orlogschefens indberetning til gen.guv. var 2 skibe under "protektion" pga. blokade.
Opgaver: 1 amerikansk brig og 1 spansk skib afgik til La Guaira, 1 spansk skon. ankom fra La Guaira

16.2-13.3.1823. Briggen St Croix, P.C. Kinck.
La Guaira, Curaçao, La Guaira, langs kysten til Margarita.

Off. formål: Intet indberettet om formål.
Opgaver: 2 spanske skon. afgik til La Guaira; kan have ledsaget 1 spansk skon., som ankom S.Th. fra Carúpano; antagelig afleveret brev til den hollandske admiral på Curaçao

---

[1]Havnemyndighederne anførte colombianske fartøjer som spanske.

7-21.3.1823. Korvetten Najaden, J.J. Uldall.
La Guaira.

Off. formål: Intet indberettet om formål.
Opgaver: Fulgte antagelig 1 amerikansk, 2 spanske og 2 danske fartøjer til La Guaira og 2 spanske fra La Guaira til S.Th.

27/28.3-23.4.1823. Korvetten Najaden, J.J. Uldall.
La Guaira.

Off. formål: Reklamamere skonnerten Little Dolphin.
Andre opgaver: Fulgte antagelig 2 danske og 3 spanske fartøjer til La Guaira; hjembragte to frigivne skon. og ledsagede yderligere 5 fartøjer til S.Th. ifølge orlogschefens indberetning.

8-24.5.1823. Briggen St Croix, P.C. Kinck.
La Guaira.

Off. formål: Beskytte dansk ejendom mod sørøveri og melde politiske efterretninger til gen.guv.
Opgaver: Fulgte antagelig 1 dansk og 3 spanske fartøjer til La Guaira og 3 fartøjer fra La Guaira til S.Th. (svensk, hollandsk og dansk).

15-29.8.1824. Briggen St Croix, M.C. Klauman.
La Guaira.

Off. formål: Beskytte danske undersåtter og dansk ejendom, befæste den gode forståelse, evt. meddele at kongen ikke vil stå tilbage for nogen med at anerkende colombianernes rettigheder, ophjælpe handelen, søge information.
Andre opgaver: Orlogschefen rejste til Caracas, mødtes med generalintendanten i byen og skålede for kongens helbred og for forståelsen mellem Danmark og republikken.

efter 13.10-før 5.11.1824. Briggen St Croix, M.C. Klauman.
La Guaira.

Off. formål: (intet om hensigt i ordren)
Opgaver: Indberettede bagefter nyheder om politik og handel.

16-30.12.1824 e. 1.1.1825. Korvetten Najaden, W. Kaas.
La Guaira.

Off. formål: Beskytte undersåtter og handel, befæste forståelsen med andre magter og søge efterretninger om Bol.

efter 24.1-20.2.1825. "Kongebarken Marie" (postfartøj), Bloch.
Puerto Cabello.

Formål: Muligvis udelukkende privat fragt.

27.3-20.4.1825. Korvetten Najaden, W. Kaas.
La Guaira.

Off. formål: Søge politiske og sømilitære efterretninger.
Andre formål: Overførte antagelig generalguvernørens adjudant, købmand Goldmann fra St Thomas jfr. gen.guv.s rejsetilladelse af 26.3.; orlogschefen rejste til Caracas(?).

efter 25.5-13.6.1825. "Kongebarken Marie," A.K. Bloch.
La Guaira.

Formål: Muligvis udelukkende privat fragt.

9-30.6.1825. Korvetten Najaden, W. Kaas.
La Guaira, Puerto Cabello, Curaçao, Aruba.

Off. formål: Skaffe oplysning om autoriserede colombianske kapere, indgive krav om erstatning for kaperen Adolfos overgreb på ejendom tilhørende spanske passagerer på skon. Oberste v.Scholten, anmode myndighederne om at afhøre kaperføreren, henvise til princippet frit skib fri ladning, aflevere skrivelse til general Páez, tage jordprøve på Aruba efter guldfund.

31.8-14.9.1825. Briggen St Jan, C.J.F. Hedemann.
La Guaira.

Off. formål: Aflevere kaperen Adolfos besætning og papirer samt gen.guv.s breve.

21.3-15.4.1826. Korvetten Diana, C. Wulff.
La Guaira, Puerto Cabello, La Guaira.

Off. formål: Aflevere depecher af 13.3. til udenrigsminister Joseph Revenga vedr. kaper Adolfo, beskytte dansk handel efter anmodning fra guvernøren på S.Th., vedligeholde den gode forståelse med den colombianske regering, søge politiske efterretninger.
Andre opgaver: Fulgte muligvis 2 skon. ud fra øerne mod Sydam.

12-29.5.1826. Briggen St Jan, Hedemann, C.C. Zahrtmann.
La Guaira og Puerto Cabello.

Off. formål:
Andre opgaver: Fulgte muligvis 1 dk skon. til Puerto Cabello.

23.9-17.10.1826. Briggen St Croix, H.B. Dahlerup.
La Guaira og Puerto Cabello.

Off. formål: Beskytte de handlende under evt. uro ved Bolívars ankomst til Venezuela og mulig konfrontation mellem hans og general Páez' styrker.
Andre opgaver: Chefen rejste til Caracas og mødtes med general Páez og siden med de øverstbefalende i La Guaira og Puerto Cabello, der alle udtrykte agtelse for det danske flag; 1 dansk og 1 spansk fartøj under konvoj fra Puerto Cabello til S.Th. og kontanter i guld samt indigo og cochenille fragtedes ombord på orlogsbriggen i flg. Dahlerup

(1909, 100-04) og Gtk.rapp.

25.11-23.12.1826. Briggen St Croix, H.B. Dahlerup.
La Guaira og Puerto Cabello.

Off. formål: Beskytte danskere i Venezuela pga. uroligheder.
Andre opgaver: Overbragte antagelig artillerikaptajn Mourier; lå 18 dage ved Puerto Cabello som sikkerhed for de udenlandske købmænd.

3-21.1.1827. Korvetten Fortuna, F. Holst.
La Guaira.

Off. formål: Pga. forholdene (usikkerheden, uroen), reklamere skib Freya af Åbenrå, eftersøge feluk Magdalena af S.Th.
Andre opgaver: Chefen fik foretræde for Bolívar.

9-22.2.1827. Korvetten Fortuna, F. Holst.
La Guaira.

Off. formål: Reklamere fartøjerne Freya og Magdalena jfr. ovf., aflevere breve til Bolívar vedr. reklamationer og med ønske om lavere told på varer fra S.Th. samt om muligheden for at ansætte danske konsuler.
Andre opgaver: Kpt.lj. Obelitz og skibskirurgen rejste til Caracas, afleverede skrivelser til Bolívar og mødtes hos en danskvestindisk købmand i byen med den engelske gesandt R.K. Porter; muligvis overførtes kbm. Pardo fra S.Th.

11.9- 1827. Briggen St Jan, H.B. Thomsen.
La Guaira.

Off. formål: Overbringe breve fra de handlende og fra gen.guv. til general Páez og intendanten i Caracas, Mendoza, søge oplysning om forholdene i landet.
Opgaver: Overførte [J].H. Solas fra S.Th. til La Guaira; chefen mødte general Páez, intendanten og general Clemente; havde hemmelige missioner i flg. den engelske gesandt R.K. Porter.

6.1-feb.1828 Korvetten Diana, G. Hagerup.
La Guaira, Puerto Cabello, Curaçao og La Guaira.

Off. formål: Beskytte danske skibe og ejendom pga. frygt for spansk angreb på Colombia.
Andre opgaver: Under første ophold i La Guaira var antagelig chefen el. en off. i Caracas; under andet ophold var en dansk skon. blevet opbragt, sk.lj. H.P. Oxholm rejste til Caracas og reklamerede den hos general Páez; ud for La Guaira var Oxholm ombord på et spansk krigsskib for at aflevere gen.guv.s brev til admiral Laborda, der lå dér med en eskadre.

1-23.3.1828 Briggen St Jan, H.B. Thomsen.
St Kitts og Trinidad - den engelske ø ligger ved Venezuelas kyst, men ophold blev ikke gjort ved colombiansk havn.

22.8-4.10.1828. Briggen St Thomas, M.C. Klaumann.
Trinidad, Cumaná, La Guaira, Puerto Cabello, Curaçao.

Off. formål: Vise dansk orlogsflag og holde briggen ude af "orkanstrøget," indhente efterretninger, om nødvendigt reklamere danske fartøjer, aflevere skrivelse til general Páez.
Andre opgaver: chefen var i Caracas, med en læge og en jurist fra S.Th. til middag hos den engelske gesandt.

feb-marts.1829 Briggen St Croix, O.F. Lütken.
S.Christopher, Barbados og Trinidad.

Ingen forbindelse med Colombia - med sejlede ud for kysten.

17.3-4.4.1829. Briggen St Thomas, Klauman.
La Guaira, Puerto Cabello og Curaçao.

Off. formål: Eftersøge og reklamere skib Neptunus af Helsingør.
Andre opgaver: Klauman hos general Páez i Caracas; konvoj til Neptunus til Curaçao på den videre fart til Cuba.

17.4-5.5.1829. Briggen St Croix, O.F. Lütken.
La Guaira.

Off. formål: Reklamere fem besætningsmedlemmer fra Neptunus.
Andre opgaver: chefen indhentede nyheder i Caracas.

26.8-6.10.1829. Briggen St Jan, A.D. Schultz.
La Guaira, Puerto Cabello, Curaçao og antagelig atter Puerto Cabello/La Guaira.

Off. formål: Oprindelig pga. orkansæsonen og for at indhente politiske og kommercielle nyheder; i sidste øjeblik endv. for til general Páez at gøre indsigelse over for en colombiansk kapers overgreb på handelsfartøj i dansk farvand.

30.12.1829-23.1.1830. Korvetten Fortuna, C. Lütken.
La Guaira og Puerto Cabello.

Off. formål: Intet indberettet om formål.

10 / 12.9-10.10.1830. Briggen St Croix, J. Seidelin.
Pampatar på Margarita, La Guaira og Puerto Cabello.

Off. formål: Aflevere to venezuelanere i Pampatar.

dec. 1830-15.1.1831. Briggen St Croix, J. Seidelin.
Port of Spain på Trinidad og Margarita.

Off. formål: intet indberettet om formål.

Antal orlogstogter til Sydamerika pr. år 1818-1830:

1818: 4 ture
1819: kendes ingen ture.
1820: 2 ture
1821: 2 ture
1822: 6 ture
1823: 6 ture
1824: 3 ture
1825: 3 ture + 2 kongebarken Marie, A.K. Block
1826: 4 ture
1827: 3 ture
1828: 3 ture, heraf 1 til Trinidad
1829: 5 ture, heraf 1 til Trinidad
1830: 2 ture
ialt: 43 ture