

Med rom for handel

En undersøkelse av skipstrafikken og handelen mellom Bergen og de dansk - norske koloniene i Vestindia fra 1754 til 1780.



Stefan Williams Hansen
Masteroppgave i historie ved universitetet i Bergen
Våren 2012

Forord

Som liten drømte jeg om å reise med en tidsmaskin til fortidens store begivenheter for å bevitne dem og dermed kunne vise for andre hva som egentlig skjedde Som med Leopold von Rankes ord: *wie es eigentlich gewesen*. At jeg mer enn 20 år senere skulle få gjøre tidsreiser ved å lete i kildene slo meg ikke den gang da, men det er en like spennende reise , dog en del mer utfordrende, enn den som jeg den gang så for meg.

Å skrive en masteroppgave kan på mange måter sammenlignes med det å være mannskap på en seilskute. Man vet ved avreise noenlunde hvor man skal , men ikke helt hvordan man best kommer seg dit . Jeg vil således gjerne takke min veileder Anne - Hilde Nagel for å ha bidratt med kart og kompass. Videre vil jeg takke seminarlederne og de andre deltagerne ved seminaret for gode tilbakemeldinger og diskusjoner.

Jeg vil også gjerne takke Sjøfartsdirektør Tore L. Nilsen og Roger Kvarsvik ved Sjøfartsmuseet i Bergen som begge har vært til stor hjelp med gode innspill og hjelp med tilgang til kildematerialet. Knut Geelmuyden og de ansatte ved Bergen Byarkiv fortjener også en takk for god hjelp og gode råd.

Min bestefar Einar har med sin store formidlingsglede om livet i Bergen by under krigsårene og om sin egen tid i handelsflåten på mange måter bidratt til min egen interesse for historie og sjøfart. Takk!

Sist men ikke minst vil jeg takke Hanne og Lucas som har vært en god havn å komme hjem til.

Bergen, mai, 2012.

MED ROM FOR HANDEL	1
EN UNDERSØKELSE AV SKIPSTRAFIKKEN OG HANDELEN MELLOM BERGEN OG DE DANSK - NORSKE KOLONIENE I VESTINDIA FRA 1754 TIL 1780.	1
FORORD	2
KAPITTEL 1 INNLEDNING	5
1.1.1 OPPGAVENS TEMA	5
1.2.1 FORSKNINGSSTATUS OG HISTORIOGRAFI	8
1.2.2 STYRINGSFORHOLD UNDER ENEVELDET.	8
1.2.3 SIKKERHET TIL SJØS, OMFANG AV HANDELEN OG ENDRINGER I HANDELSMØNSTRE.	9
1.3.1 TEORETISK RAMMEVERK: HOVEDSTADSPROBLEMATIKKEN, 1 MERKANTILISME OG LIBERALISME	10
1.4.1 METODE: TELLING AV SKIP OG TYPENE AV TILHØRIGHET.	14
1.4.2 AVGRENSNING I TID OG ROM	16
1.4.3 PROBLEMSTILLING	16
1.5.1 KILDER	17
1.5.2 FORORDNINGER RESKRIPTER, OG OKTROIER	17
1.5.3 MAGISTRATENS ATTESTPROTOKOLLER.	18
1.5.4 DE ALGERISKE SJØPASSENE. 1747 - 1838	18
1.5.5 TOLLREGNSKAPENE FOR BERGEN	19
1.6.1 DISPOSISJON	20
KAPITTEL 2: FRA REDERIBREV TIL REISE.	21
2.1.1 INNLEDNING	21
2.1.2 HANDEL MELLOM BERGEN OG VESTINDIA FØR 1747.	22
1671-OKTROIEN; KOMPANIETS SPEDE BEGYNNELSE	23
1690-1697.	25
1697 -1750	26
DEL 2 FRA REDERIBREV TIL REISE.	30
MØTE MED ADMINISTRASJON OG MYNDIGHET	30
SENTRALADMINISTRASJONEN	30
STIFTAMTMANNEN	31
MAGISTRATEN	32
DEN GENERELLE FINANSIERINGEN AV VESTINDIAHANDELEN	37
KAPITTEL 3 NY TID, NYE MULIGHETER? SKIPSTRAFIKK OG HANDEL FRA 1747 TIL 1769.	39
DEN ALGERISKE SJØPASSORDNINGENS FUNKSJON:	42
UTVIKLINGEN OG OMFANGET AV OVERFARTEN MELLOM BERGEN OG VESTINDIA FRA 1754 TIL 1759	47
KATEGORI C. LAST/VARER	49
3. 4. 5 UTVIKLINGEN AV IMPORT OG EKSPORT I 1760 ÅRENE – FRA-TIL	58
FJERDE KAPITTEL: SKIPSTRAFIKKEN 1770 -1780	65
4.1.1 INNLEDNING OG PROBLEMSTILLING	65
4.1.2 ENDRINGER I RAMMEVERKET.	65

<u>ANTALL SKIP DET BLE SØKT SJØPASS FOR OG GJENNOMSNITTSTONNASJE.</u>	71
<u>UTVIKLINGEN AV SKIPSTRAFIKKEN MELLOM BERGEN OG VESTINDIA FRA 1770 TIL 1780.</u>	74
<u>KATEGORI C. VARER</u>	83
KAPITTEL 5 KONKLUSJON	86
TRYKTE KILDER:	88
UTRYKTE KILDER	88
LITTERATUR	88

Kapittel 1 Innledning

Fra Erasmus Montanus; Ludvig Holberg:

*“Jeg drikker ellers ikke Brændevin,
uden naa jeg har ondt i Maven,
men jeg har gemeenlig en slet Mave”*

1.1.1 Oppgavens tema

Den sjette juli 1780 møtte skipperborger og partsreder Jonas Olsen Tosche for magistraten i Bergen, saken som rederen ville legge frem for rådstureretten dreide seg om et erstatningskrav fra partsrederne i skipet *Dorothea*¹. På vei tilbake fra Christiansted på St Croix, ble skipet kapret og tømt for varer av kaprere fra den britiske øyen Tortola i Vestindia. Skipet var ett av flere bergenske skip som seilte mellom Bergen og de dansk - norske koloniene i Vestindia under den store oppturen til dansk- norsk skipsfart på slutten av 1700 tallet. Kongeriket Danmark-Norge fulgte de vest europeiske stormaktenes eksempel og etablerte støttepunkt og kolonier i Vest – India, Asia, og ved Afrikas Gullkyst på 1600 tallet. Den merkantilistiske tanken bak var å styrke rikets økonomi ved å blant annet etablere fremmede markeder. Dette førte igjen til et handelsmønster, en trekantandel, hvor et lands skip gikk fra moderlandet til Afrika for å kjøpe slaver som deretter ble fraktet over Atlanterhavet for å arbeid på sukkerplantasjene i Vestindia, hvor skipene deretter å vendte hjemover til moderlandet med blant annet sukker i lasten. I 1801 var Bergen Norges største by med sine 18 100 innbyggere.² I perioden fra 1660 til 1806 ble det ifølge den norske historikeren Per O. Hernes fraktet mellom 80 og 94 000 slaver med dansk - norske skip.³ De personlige lidelsene for ofrene gjemt bak disse tallene har gjort et sterkt inntrykk, men det viser også at det må ha vært en stor mengde skipstrafikk, og et interessant spørsmål er hvor stor del av denne handelen stod Norges største sjøfartsby Bergen for? Mye har vært skrevet og undersøkt om slavehandelen

¹ Magistratens attestprotokoll 1771 -1785, 06.07.1780, Bergen Byarkiv

² Supphellen, Steinar: *Byadministrasjon i Noreg på 17.H Talet* s. 116 Univeritetsforlaget 1982

³ Hernæs; Per. O: *Slaves Danes and African Coast Society* Trondheim 1996. : 180

generelt, som nevnte Hernæs sitt bidrag, men det har enda ikke vært gjort en analyse av Bergenske skips deltagelse eller hva slags betingelser handelen eventuelt hadde sett fra et lokalt bergensk perspektiv.

Da arbeidet med denne oppgaven ble igangsatt var meningen å presentere en samlet oversikt over hvor mange skip som gikk mellom Bergen og Vestindia under hele perioden fra den første søknaden fra Bergen i 1653 til avslutningen av slavehandelen. Den store mengden tilgjengelig kildemateriale og historiografien tilsa at en kronologisk innsnevring ville være gunstig for å presentere en skarpere analyse. Historisk forskning har ofte befattet seg med spørsmålet om "brudd eller kontinuitet". I 1754 overtok den dansk-norske staten aksjene i det Vestindisk-Guinesiske kompaniet, og opphevde kompaniets handelsmonopol med de vestindiske koloniene.⁴ Dette er derfor et godt kronologisk utgangspunkt for å studere bergensk handel med koloniene i Vestindia. Handelen forandret seg både i mønster og omfang. Utover 1700 tallet dreide handelsmønsteret seg fra trekanthandel til et handelsmønster med direktehandel hvor skip gikk i en direkte handel mellom det dansk –norske fastlandet og koloniene i Vestindia, eller mellom koloniene og monarkiets fort på Gullkysten.

I denne fremstillingen vil jeg drøfte den direkte handelen mellom Bergen og de vestindiske koloniene fra 1754, da det Vestindiske-Guinesiske kompaniets monopol på handelen ble opphevet, til slutten på den amerikanske frigjøringskrigen i 1783, da den samlede trafikken mellom Danmark –Norge var på topp.⁵ Drøftingen av dette temaet har to målsettinger. På den ene siden er det et mål å kartlegge det totale omfanget av den bergensk –vestindiske handelen i denne perioden. På den annen side er det også et mål å analysere premissene som la til grunn for utviklingen av handelen i denne perioden. Hva slags forutsetninger og betingelser dikterte Bergens handel med Vestindia i denne perioden, ble disse forutsetningene endret, og hvis de ble endret, hvordan ble betingelsene forandret? Med premissene for handelen tenkes det her på tredelt inndeling hvor det deles opp i lokale, statlige og internasjonale premisser. Med de lokale premissene menes det her de økonomiske forholdene og betingelsene for rederne i Bergen by og hvilke muligheter de hadde til å påvirke myndighetene i København.

⁴ Det Vestindiske –Guinesiske kompaniet vil i videre i fremstillingen bli benevnt som VGK.

⁵ St. Jan var navnet på den tredje dansk –norske kolonien i Vest –India. Administrativt, tilhørte den St. Thomas, og er derfor ikke behandlet i oppgavens som en egen enhet. Sv. E Green- Pedersen: *The Scope and the Structure of the Danish Negro Slave Trade*, s . 156

På det statlige plan så vil det bli sett nærmere på lovgivningen og i hvilken grad den dansk - norske helstaten prøvde å kontrollere og utvikle utenriksfarten og i hvilken grad det påvirket handelen mellom Bergen og tropekoloniene. Erik Gøbel skriver: "Et af de områder man søgte at holde i helstatens greb var den dansk - norske søfart. Især ønskede statsmagten at have styr på den mellemrigske fart og måske aller mest på udenrigsfarten"⁶ Det var flere årsaker til at helstaten ville ha kontroll med utenrikshandelen. I følge Knut Mykland var det her den store verdiskapningen skjedde.

Hvordan søkte da den dansk - norske staten å kontrollere utenrikshandelen og hvordan endret dette seg over tid? Hvilken endringer var dette og hvordan påvirket de handelen mellom Bergen og de dansk - norske vestindiske øyene? Sentralt i en diskusjon av de statlige og politiske premissene står spørsmålet spenningsforholdet mellom merkantilismen og liberalismen rolle Danmark –Norge og hvordan dette spenningsforholdet påvirket dette utviklingen av lovverkets rammer for handelen med Vestindia. Opphevingen av det Vestindiske-Guinesiske kompaniets monopol på handelen med Vestindia og opprettelsen av sukkerraffineriet i Bergen kan tyde på en overgang fra merkantilisme til en mer liberal handel.

Med de internasjonale premissene tenker jeg først og fremst på trygghetsbildet for de bergenske skipene i utenriksfart og de internasjonale konjunktorenes påvirkning. For dobbeltmonarkiets del, var 1700 tallet en tid med store endringer grunnet nye politiske forhold både i Danmark –Norge og ellers i Europa. Et av de viktigste momentene i utenrikspolitikken var tryggheten for dansk – norske skip. Særlig er trusselbildet fra Barbareskstatene Tunis, Algerie, Tripolis og Marokko og løsningen på kapringsproblemet interessant i denne sammenheng.⁷ Men krigføring mellom andre europeiske makter kunne også gi gunstige handelsforhold i ly av statens egen nøytralitetsfart. Med å se på disse forskjellige punktene håpes det å vise ikke bare handelens utvikling, men også lovverket som formet den og den politiske –økonomiske dynamikken som igjen formet lovverket.

⁶ Gøbel, Erik: *Norsk fart på Middelhavet og tropekoloniene 1747 -1807, belyst ved hjelp af de algierske søpasprotokoller Med Clio til Kringsjå: Festskrift til Riksarkivar John Herstad* Riksarkivet Skriftserie 13, 2002 Oslo, Novus Forlag

⁷ Gøbel, Erik: *The Danish Algerian Sea Passes, 1747-1838: An Example of Extraterritorial Production of Human Security*, Bochum Bogen 2010

1.2.1 Forskningsstatus og historiografi

1.2.2 Styringsforhold under eneveldet.

Når det gjelder bergenske forhold som påvirket handelsmulighetene med Vestindia, har Anders Bjarne Fossen tatt for seg utviklingen i byen fra 1536 til 1800 i Bergen bys historie bind 2. Fossen dekker over den administrative/politiske og økonomiske utviklingen i denne perioden.⁸ Fossen legger et godt grunnlag for å forstå utviklingen av den bergenske skipstrafikken, men med liten vekt på å forklare trafikken ut i fra endringer i lovverket. Fossen forklarer også godt redernes økonomiske utvikling i denne perioden og ligger således til rette for å kunne danne seg et generelt bilde av hvordan rederne kunne finansiere handelen med Vestindia. Likeledes har Inge Sandvik i boken *Det gamle Veldet*, hvor han tar for seg norske finanser fra 1760 til 1779.⁹ Sandvik gir i boken et tverrsnitt av hvordan finansieringen av skipshandel foregikk generelt og hvordan rederne kunne få likviditet til å utruste skip. Dette tverrsnittet skal jeg komme tilbake til i andre kapittel.

I 1970 årene ble det startet et fellesnordisk forskningsprosjekt som tok sikte på å undersøke forholdet mellom lokal og sentralmakt i et komparativt perspektiv. Harald Jørgensen har tatt for seg sentraladministrasjonens oppbygning/sammensetning etter innføringen av eneveldet. Mens Anne- Hilde Nagel har skrevet om styringsapparatet i Norge på 1700 tallet har Steinar Supphellen har tatt for seg byadministrasjon i Norge på 1700 tallet. Deres bidrag til å belyse styringsverket nasjonalt og i Bergen er tatt med for å danne en forståelse av prosessen fra det gikk en søknad hos magistraten i Bergen til skipet kunne legge fra kai i Vågen til Christiansted.

Ole Feldbæk har skrevet om danske handelskompanier og lovverket som dikterte kompaniets rammer.¹⁰ Et poeng i Feldbæks fremstilling er at kompaniene må forstås som en organisatorisk løsning tidstypisk for perioden hvor man kunne samle kapital og ekspertise som muliggjorde at man kunne drive handel med

⁸ Fossen, Anders Bjarne. Bergen Bys Historie II Borgerskapets by 1536- 1800, Universitetsforlaget 1979

⁹ Inge Sandvik *Det gamle veldet. Norske finanser 1760-79*, Gyldendal norsk forlag, Oslo 1975

¹⁰ Feldbæk, Ole Danske Handelskompagnier 1616-1843 Oktrojer og interne Ledelsesregler Selskapet for for Udgivelse af Kilder til dansk Historie, København 1986

besittelsene som monarkiet rådde over i Guinea bukten og i Vestindia. Det mest relevant eksempelet her er VGK. Inger Dubeck har skrevet om privilegienes rolle i det danske dobbelt monarkiet. Både kompanienes organisering og privilegietildelingen kan sees på som verktøy for det merkantilistiske tankesettet i perioden.

1.2.3 Sikkerhet til sjøs, omfang av handelen og endringer i handelsmønstre.

Den danske arkivaren og forskeren Erik Gøbel har vist i en artikkel fra Bochum Bogen i 2010¹¹, hvordan ordningen med de algeriske sjøpassene var en måte for nasjonene å hevde territoriell overhøyhet til sjøs, samtidig som passene fungerte som en sikkerhetsmekanisme for sjøfolk og skipsredere som ønsket trygghet fra algeriske kaprere. Både Gøbel og Fossen har vist hvilken trussel barbareskstatene utgjorde både mot sjøfarten og ikke minst trygghetsfølelsen til dansk-norske sjøfolk, og at bergenske sjøfolk var godt representert (overrepresentert) blant dansk-norske sjøfolk som levde som slaver hos algirerne.¹² Per O Hernæs har gitt det siste bidraget til debatten¹³ om omfanget av den dansk – norske delen av den transatlantiske slavehandelen. Hernæs bok gir en oversikt over ikke bare omfanget, men også forandringer i kompanidriften. Hernæs skiller seg fra blant annet Gøbel i hvor stort dette omfanget er. En grunn til at Gøbel og Hernæs tall skiller seg fra hverandre skyldes uenighet om hvor høy del av trafikken hadde algeriske sjøpass. I sin fremstilling har Hernæs gitt rom for at flere skip seilte uten algerisk sjøpass enn hva Gøbel har gjort.¹⁴ Sv Green Pedersen har gitt bidrag som viser dreininger i

¹¹ Gøbel 2010

¹² Gøbel Bochum boken 2010, *Fossen Anders Bjarne. Under det Tyrkiske Aag og Tyranni, Bergen sjøfart og Barbareskstatene ca. 1630 - 1845* Sjøfartshistorisk årbok 1979. Bergen 1979, s. 233 - 257

¹³ Curtin, Philip D. *The Atlantic Slave Trade A census* Wisconsin University Press, 1969 Curtins bok startet en debatt om mengden av afrikanske slaver som ble sendt over det atlantiske hav. Curtin tok i boken et oppgjør med det slette kildearbeidet som var lagt til grunn for tallene, men ble selv kritisert for sin egen anvendte metode og estimatet han la frem som alternativ.

¹⁴ Gøbel; 2001,

handelsmønsteret fra trekanthandel til direkte handel senere i perioden.¹⁵ Både Ole Feldbæk og Green-Pedersen viser til at plantasjeeierne på de vestindiske øyene hadde midler nok til å utruste sine egne skip til å hente slaver i Afrika. Per Hernæs har også vist til dette i sin undersøkelse av den transatlantiske overfarten. Green-Pedersen har også påpekt hvordan St. Thomas og St. Croix hadde forskjellige funksjoner, altså at de to koloniene hadde forskjellige måter å tjene penger på. Mens St Thomas først og fremst fungerte som en transittstasjon og frihandelsplass var St Croix en "plantasje - øy".¹⁶

1.3.1 Teoretisk rammeverk: Hovedstadsproblematikken,1 merkantilisme og liberalisme

Da Adam Smith publiserte boken "*An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*" i 1776 kritiserte Adams merkantilismen for flere forhold.¹⁷ For det første mente Adams at merkantilismens læresetninger eller grunntanker som lå i bunn for den økonomiske politikken gavnet handelsborgerne og staten, men ikke befolkningen under ett.¹⁸ Videre argumenterte Smith for en friere handel, en liberalisering av den økonomiske handelen mellom nasjonene en *laissez-faire* som ville gi større økonomisk vekst og en mer rettferdig fordeling.¹⁹ Feldbæk gir Adam Smith rett i den delen av kritikken av den merkantilistiske tanken som så på rikdommen i verden som konstant og at en stat kun kunne vinne rikdom på de andre statene sin bekostning. Samtidig var ikke merkantilismen et mål, men heller et middel for å oppnå et mål om å bygge en sterk stat gjennom en velstående befolkning som igjen kunne stille soldater og betale skatter og avgifter.²⁰ For Danmarks del var det også et ønske om å gjøre København til sentrum for all handel.²¹ Et problem var en mangel på et indre dansk marked og et savn av danske produkter som var etterspurt i utlandet.²² I en artikkel for Sjøfartsmuseet i Bergen, skrev Fossen at det ifølge 1600 tallets tenkemåte var statens oppgave "å legge forholdene til rette, veilede og foreslå

¹⁵ Green-Pedersen, Svend Erik. The Scope and Structure of the Danish Negro Slave Trade, i Scandinavian Economic History Review 19, 1971, side 149- 197

¹⁶ Med "plantasje - øy" mener jeg her en øy som var kultivert med sukker plantasjedrift som formål. ref Curtin.

¹⁷ Smith, Adam: *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations* 1776

¹⁸ Laura Leahy: The Concise Encyclopedia of Economics. Nettutgaven

<http://www.econlib.org/library/Enc/Mercantilism.html#abouttheauthor>

¹⁹ ibid

²⁰ Feldbæk 1997: 10

²¹ Feldbæk 1997 :10 -11

²² ibid

løsninger, men at regningen skulle betales av innbyggerne selv.²³ Hva er så merkantilisme? Merkantilisme kan forklares som datidens tankesett for hvordan statsmakten skulle gjøre politiske grep for å styrke samfunnets økonomi slik at det deretter igjen hadde en bedre evne til å betale skatt, for deretter å komme styrket ut politisk og økonomisk i forhold til konkurrerende stater. Blant disse grepene som sentralmakten kunne benytte seg av var blant annet importforbud av varer fra andre nasjoners varer eller et kraftig tollpåslag som gjorde innenlandske varer mer attraktive enn de konkurrerende utenlandske varene. Den danske forskeren Ingrid Dubeck har forklart det slik:

....en forudsætning for en livskraftig indenlandsk industri, som kunne gøre landet selvforsynende med og om mulig fremme eksporten af vigtige hidtil importerede varer, måtte være at beskytte den egne hjemlige industri mod konkurrence fra de store og rigere lande. Oppbygningen af et værn imod denne konkurrence skete via toldlovgovningens regulerende satser og direkte importforbud samt ved privilegietildelinger²⁴

Tildeling av privilegier var altså en del av den merkantilistiske verktøykassen som kongemakten og administrasjonen kunne benytte seg av. Tildeling av privileger eller særrettigheter betød på den annen side, at andre ble holdt utenfor. Enerett på overfarten og handelen med Vestindia var et slikt privilegium. Denne eneretten ble gitt til et handelskompani den 11. mars 1671. Samme kompani fikk i tillegg et privilegie for å handle på Guineakysten i november 1674, og man fikk deretter en Vestindiahandel som var monopolisert helt frem til opphevelsen av monopolet i 1754. Ole Feldbæk har poengtert at kompaniene ble sett på som et nyttig verktøy for å utvikle og drive handel:

”Statsmagtens generelle holdning til handelskompagnierne er velkendt. Statsmagten overordnede politiske mål var at styrke staten gennem en styrkelse af samfundets økonomi og dermed dets skatteevne; og blant dens vigtigste delmål var øget beskæftigelse, en høj grad af selvforsyning og en positiv handels- og betalingsbalance over for udlandet. Når det gjaldt den oversøiske handel, havde handelskompagnierne – både de udenlandske og de danske – demonstreret, at de var velegnede redskaber for en sådan politik”²⁵

²³ Fossen Ander Bjarne; ”Under det Tyrkiske Aag og Tyranni” :253, 1979

²⁴ Inger Dübeck, “Sukkerraffinaderiernes stilling, Dubeck, Inger m. fl.: *Industri og bjergværksdrift: Priviligering I Norden I det 18 århundrede*. Oslo; Universitetsforlaget 1985: 134

²⁵ Feldbæk 1986 s16-17

I Feldbæk sine undersøkelser av handelskompanienes oppbygging kommenterte han at kompaniene var såpass forskjellig oppbygd, at fremfor å komme med en streng definisjon på hva et kompani var, vil det være mer formålstjenelig å komme med en "præcisering af kompagniernes væsentligste konstituerende trekk".²⁶ Kompaniet fungerte på samme måte som partsrederiene i den forstand at risikoen for investeringene var fordelt på flere aksjonærer, hvor man fikk en del av et eventuelt utbytte etter hvor stort innskudd man hadde bidratt med.²⁷ Samtidig som risikoen ble spredd kunne man også teoretisk sett samle kapital for utrustning av skip. Et flertall av kompaniene hadde sitt utspring i hovedstaden og en delforklaring for hvorfor kompaniene hadde sitt utspring i København kan forklares med innføringen av eneveldet i 1666.

Et viktig poeng med innføringen av absolutismen i Danmark-Norge var ifølge Øystein Rian at den politiske og administrative makten ble enda mer sentralisert.²⁸ Dette hadde i følge Rian sammenheng med at de fremste kjøpmennene i København fikk en nøkkelrolle da kongen samlet all makt på sine hender på bekostning av stenderforsamlingene og adelen. Kong Frederik den tredjes støttespillere hadde en egen interesse av at deres egen by fikk en særstilling i forhold til statens andre byer.²⁹

*"De levde av en stat som krevde inn store skatter og som brukte embetskjøpmennene i København i finansadministrasjonen, som statsleverandører og som statskreditorer – deres kamp for en sterk kongemakt i 1660 var en kamp for egennytt og for Københavns supremati i den dansk –norske staten"*³⁰

Knut Mykland har påpekt at det over tid var militære, sosiale, og forvaltningsmessige endringer som svekket adelens stilling i riket samtidig som det

²⁶ Feldbæk 1986 s 10.

²⁷ Feldbæk 1986 10-11

²⁸ Rian 2003 : s- 78-81, Harald Gustaffson: *Political Interaction in the Old Regime: Central Power and Local Society in the Eighteenth –Century Nordic States* Lund, 1993 21-22 Absolutisme medfører ifølge Gustaffson en sterk sentrering rundt fyrsten og hans nærmeste krets. Gustaffson poengterer at fremfor se på absolutismen som et ideal eller et manifest fremfor en politisk virkelighet. "*Absolute princes everywhere were forced to have regard for potential opposition from leading groups in society, and their hands were tied in particular by their own officials at central and local level*". Blant dem som har argumentert for dette synet er blant annet Knut Mykland som viste at embetsmennene til kongen ofte havnet i en dobbeltrolle. På den ene siden var de kongens representanter for befolkningen, samtidig som de skulle fremme befolkningens interesser overfor kongen.

²⁹ Samtidig må det poengteres at verken kjøpmannsborgerne prestene eller offiserens representanter i stenderforsamlingen neppe hadde sett for seg at kongen med sitt enevelde skulle så til de grader overta all makt i Danmark –Norge. Mykland, Knut m.fl; *Håndbok i Norges Historie* 3:2 *Norge under eneveldet 1660 -1720* Universitetsforlaget Bergen 1972

³⁰ Rian 2003: s 80

vokste frem nye sosiale grupper som la press på dem.³¹ København vokste frem som det Rian kaller en "nordvesteuropeisk "Imperie -by".³² I det legger han at det fremvoksende statsapparatet, utdanningsinstitusjoner og militærkommandoen hørte til i København. Førte sentraliseringen av statsmakten til en politikk og lovgivning som igjen førte til at andre byer som Bergen ble skadelidende? Ole Feldbæk er blant dem som fremhever at København ble prioritert fremfor rikets andre byer og steder ved at initiativ og tiltak for vekst i handel og økonomi ble konsentrert eller rettet mot København ut i fra en *"klar forståelse af, at styret dér ville opnå de hurtigste og største effekter begrænsede ressourcer, det var i stand til å sette ind."*³³

Hovedgrunnen til at det ble kalt inn til stenderforsamling i 1660 var statens enorme gjeld (5 millioner riksdaler) og spørsmålet om hvilke grep man skulle ta for å håndtere den.³⁴ Spørsmålet om økonomi og ressurser (eller mangelen på ressurser) er en viktig faktor for å forstå både handelskompanienes og Bergenske rederes deltagelse i den transatlantiske handelen. Arne Solli har kommentert at København var fem ganger så stor som byene Altona og Bergen som er det nærmeste man kommer København i størrelse. I et bysystem hvor man har en stor by og ingen mellomstore byer så kan "det danske imperiets by system karakteriserast som et bysystem med en primatby."³⁵ Samtidig som den politiske makten var sentrert rundt kongen i København, utgjorde også byen 10 prosent av Danmark-Norges befolkning som igjen medførte til at byen var det eneste naturlige markedet for importvarer og landets egen produksjon av varer.³⁶ Det danske landbruket var i høy grad selvforsynt og lave priser og høye skatter gjorde at bøndene kuttet ned på luksus varer. var dermed det eneste naturlige marked for importvarer og landets egen produksjon. Det at jeg likevel velger å bruke sentrum periferi som tilnærming er på grunn av utvikling av koloniene som eget handelssentrum. Green Pedersen, Feldbæk og Gøbel har alle poengtert at koloniene oppnådde stor økonomisk makt. I Green Pedersens analyse så vektlegger han det at koloniene i seg selv ble et sentrum for trekanthandel og bilateral handel. En sentrum –periferi tilnærming vil i denne sammenhengen være fruktbar for diskusjonen.

³¹ Mykland peker blant annet på at adelen hadde utspilt sin rolle militært, for å bli erstattet av en hær med vervede soldater. Adelen synes å ikke tatt inn over seg at dens stilling var svekket under stendermøtet i 1660 i og med at den kjempet for en fortsatt særbehandling i skattespørsmålet. Mykland 1972: s 28-29

³² Rian 2003 s. 81

³³ Feldbæk Ole: *Dansk Søfarts historie 3 1720 -1814* Gyldendal København 1997 s. 12

³⁴ Mykland 1972 s. 26

³⁵ Arne Solli, seminar tidlig moderne tid.

³⁶ Feldbæk 1997: 12

Analysen står da igjen med et utgangspunkt eller forståelsesramme hvor handelspremissene mellom Danmark-Norge og koloniene i Vestindia var diktert av en merkantilistisk politikk hvor privilegietildelinger og handelsmonopol var benyttede verktøy for å skape en positiv handelsbalanse. Et sterkt borgerskap og hovedstadens størrelse, og posisjon som marked for danske varer førte til at merkantilistiske tiltak som opprettelsen av VGK ble rettet mot hovedstaden. Monopolet på Vestindiahandelen tilsa det at den bergenske trafikken til Vestindia vil være minimal eller ikke eksisterende så lenge VGK selv kunne sende og utruste skip. Opphevelsen av handelsmonopolet for VGK etter at staten hadde overtatt kompaniets aksjer i selskapet tilsier at dette er et bra kronologisk utgangspunkt for å undersøke skipstrafikken. Det neste spørsmålet som da må avgjøres er hvordan man da best kan måle omfanget av skipstrafikken og handelen.

1.4.1 Metode: Telling av skip og typene av tilhørighet.

Fremstillingens kvantitative analyse handler om hvor mange skip som gikk mellom Bergen og Vestindia. Hvordan skal man da telle disse skipene, hvordan kan skipet klassifiseres som bergensk? Et eksempel på problemene med klassifisering er skipet *Anna Birgitha* som begynte å gå i trafikk mellom Bergen og de vestindiske koloniene fra 1766. Dette skipet var delvis eid av den københavnske rederen og kjøpmannen Hans Meyer som også står oppført som hovedreder i søknaden hos Kommersekollegiet. Dette gjorde at skipet ble klassifisert som Københavnsk i sjøpassprotokollen, som igjen førte til at skipet nesten ble oversett under de innledene undersøkelsene i sjøpassprotokollen. å klassifisere skipene som gikk mellom Bergen og Vestindia etter tilhørighet basert på sjøpassprotokollene som igjen er basert etter hvor man søkte den lokale magistraten om sjøpass Hvem som eide størst andel i skipet av Michael Olrich Meyer og Hans Meyer er uvisst da dette ikke er opplyst om i sjøpassprotokollen. I følge senere søknader fra Michael Olrich Meyer for samme skip til magistraten i Bergen i 1770 årene, eide Michael Olrich Meyer $\frac{1}{4}$ av partene i skipet, mens bergensrederen Didrich Nielsen eide $\frac{3}{4}$.³⁷

Samtidig er det oppgitt i tollregnskapene for Bergen at i disse tilfellene med skipet *Anna Birgitha* at både skipper og en del av dem som hadde en andel i lasten

³⁷ Magistratens attestprotokoll 19/01 1773

var bergensborgere. En nøyaktig partsandel i skipet lasten kan jeg ikke vurdere uten innsyn i Københavns tollregnskaper eller i søknaden til magistraten i København. Det vi kan slå fast er at det er et skille mellom formell og reell tilhørighet. Ut i fra Sjøpassprotokollene kan vi slå fast at skipet formelt var københavnsk, men ved å lese tollregnskapene kan vi slå fast at skipet også tilhørte Bergen. Det jeg kan gi er et estimat på hvor stor andel bergenske kjøpmenn hadde i lasten, med å måle vekten på de innførte varene mot lasteevnen på skipene som ankom Bergen på de forskjellige turene til Mayer. Skipenes lastekapasitet er som kjent målt i kommerselester (kml). I følge Sv. Erik Green Pedersen og Erik Gøbel tilsvarer en kommerselest 2,6 tonn.³⁸ *Anna Birgitha* med sine 57,5 kml. , ville da ha en kapasitet på 148,2 tonn. Per Hernæs påpeker at 2,6 tonn pr kml var den offisielle ratioen, mens den reelle har vært 2,17 tonn, noe som da ville gitt *Anna Birgitha* en kapasitet på 123,69 tonn.³⁹ Monrads forskning viser at danske skip var målt 5/6 deler av sin faktiske størrelse. Siden rederne ble beskattet etter skipets størrelse så var det en logisk måte å støtte skipstrafikken. En rimelig tolkning kan være at hvis bergensrederne stod for rundt 50% av lasten så var skipet også bergensk. En annen tilnærming kan være å bare si at skipet var *delvis* bergensk. Et alternativ kan være at Meyer har reist via København på tilbakereisen. men i tollregnskapene så står det oppført når for eksempel Johan Olsen Tosche har tatt med seg Vestindisk rom fra København i motsetning til Meyers rom fra St Croix. Et interessant spørsmål som reiser seg om farten til Vestindien er om Københavns dominans i forhold til de andre byene er mindre enn hva tidligere forskning har vist. Skip fra St Croix stod som tidligere nevnt oppført i indeksen som Københavnske skip, det kunne vært interessant om skip fra andre byer, som *Anna Birgitha* fra Bergen står i indeksen til København. Dette er dessverre et spørsmål som ikke kan besvares ut i fra denne framstillingens rammer, da det krever granskning i andre byers magistratprotokoller og tollregnskap. I den kvantitative analysen av oppgaven vil alle skip som gikk i trafikk mellom Bergen og de dansk norske koloniene bli tatt med. Klassifiseringen er fortsatt interessant, fordi det kan fortelle om samholdet mellom borgerskapet på tvers av byene. Men det er ikke like viktig som å få et mest mulig nøyaktig bilde av omfanget av skipstrafikken.

³⁸ Gøbel 2000: 360, Green –Pedersen Colonial Trade s 112

³⁹ Hernæs 1994: 222, Hernæs baserer seg her på tidligere forskning av A. Monrad Møller *Skipsmålingen i Danmark, Årbog 1974, Handels og Sjøfartsmuseet: 31-44*

1.4.2 Avgrensning i tid og rom

Når det gjelder tidsavgrensning for den danske norske overfarten, så varte altså den dansk - norske deltakelsen i det atlantiske systemet fra 1660 årene til 1806. Som sagt innledningsvis vil det å følge en slik lang tidslinje inngående med kildearbeid være for omfangsrik for denne oppgaven. Jeg har derfor gjort en todeling. I tiden før 1747 følger jeg tilgjengelig litteratur om temaet. Denne perioden vil bli presentert i bakgrunnskapitlet og er tatt med for å illustrere forskjellen i handelsmulighetene med Vestindia under VGKs handelshegemoni. Fra 1747 til 1783 følger jeg sjøpassene. Dette har tre årsaker: Den første årsaken er kildetilgjengeligheten. Innføringen av den algeriske sjøpassordningen gjør det enkelt å operasjonalisere søket i tollregnskapene magistratens attestprotokoll dekker denne perioden. Den andre årsaken er at litteraturen viser til en generell økning i seilingsfrekvensen i denne perioden. Den tredje grunnen til å undersøke akkurat denne perioden nærmere er at det skjer forandringer i lovverket som kan ha spilt en viktig rolle i utviklingen av handelen mellom Bergen og tropekoloniene St. Thomas og St. Croix.

40

1.4.3 Problemstilling

I lys av det jeg så langt har lagt frem vil jeg undersøke følgende spørsmål: problemstillingen er delt opp i to typer spørsmål. Den første delen med spørsmål omhandler den kvantitative analysen av oppgaven, den andre delen med spørsmål omhandler de politiske spørsmålene.

1. Hvor mange skip reiste fra Bergen til Vestindia i perioden 1754 til 1780?
2. Hva slags handelsmønstre kan vi se ut i fra dette? Dro alle skip tur retur, eller la de inn andre stopp underveis?
3. Hva slags varer ble importert og eksportert?
4. Hva slags eierforhold var det i de involverte skipene?

⁴⁰ Mer om dette i kapittel 2.

5. Hvordan la styresmaktene til rette for å utvikle handelen med koloniene i Vestindia i denne perioden?
6. Var lovgivningen et brudd med den merkantilistiske politikken i form av liberalistiske bestemmelser eller representerte den en videreføring?

1.5.1 Kilder

Unionstiden med Danmark har etterlatt seg et mangfoldig og rikt kildemateriale ikke minst fra embetsverket og byråkratiet. Spørsmålene som vil bli stilt i denne oppgaven har i selvsagt i størst mulig grad diktert hvilke kilder som ville bli undersøkt. Det har allikevel vært nødvendig med å gjøre et utvalg for å begrense og spisse oppgaven ytterligere. Jeg har derfor valgt å fokusere på lokale kilder for Bergen, eller kilder som er tilgjengelig i Bergen. Tollregnskapene for Bergen og Magistratens attestprotokoll hører til under den første kategorien mens kopien av de algeriske sjøpassene hos sjøfartsmuseet i Bergen hører under den andre kategorien.

1.5.2 Forordninger reskripter, og oktroier

En kilde til de juridiske rettighetene og rammene for driften som de forskjellige kompaniene opererte under var oktroiene utstedt av kongen. Disse oktroiene ble samlet og oversatt fra gotisk i en periode fra 1980 til utgivelsen av boken "*Danske Handelskompagnier 1616 -18433 Oktrojer og interne Ledelsesregler*" i 1986. Disse oktroiene er interessante for oppgaven fordi de viser hvordan sentralmakten gjennom tildeling av kompaniets monopol og privilegier så for seg eller ønsket, at handelen skulle drives og utvikles. Disse vil i oppgaven fungere, ikke nødvendigvis som en motvekt, men heller som kontrast og kontekst til lovgivningen som la premisser for handelen mellom Bergen og Vestindien fra perioden 1747 -1783. Et spørsmål som dukker opp i denne sammenhengen er om man kan se på forordningene som en videreutvikling av kompanienes oktroier, eller om sentraladministrasjonens uttrykte ønsker representerte et markant skifte i regjeringens merkantilistiske politikk? I *Kong Christian den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve* og *Kong Friedrich den Fierdes allernaadigste Forordninger og Aabne breve* finnes de lovene

og tilleggene som jeg bruker i denne oppgaven. En viktig forskjell på reskripter og forordninger er at mens forordningene er generelle (som lovene i dag), er reskriptene gjerne rettet mot en spesiell gruppe som for eksempel kjøpmannsborgere eller avgrenset geografisk.⁴¹ Disse kildene er viktig for å forstå de juridiske mulighetene og begrensningene som bergenske redere måtte forholde seg til. Disse kildene er normative og sier dermed ikke hvordan noe om hvordan handelen faktisk utviklet seg, men gir heller et inntrykk av hvilken utvikling av hva sentralmakten ønsket seg .

1.5.3 Magistratens attestprotokoller.

Magistratens Attestprotokoll 1772-1785 er en viktig kilde i denne oppgaven. Byens rådstue var stedet hvor rederne søkte om de nødvendige tillatelser og sjøpass for å kunne sende skipene sine av gårde. Disse søknadene dekker en lakune i sjøpassregisteret fra 1771 til 1777. Denne kilden har jeg hentet fra By arkivet i Bergen. Fra denne kilden har det blitt hentet ut opplysninger som eierforhold, skipsstørrelse og hvem som førte skipet. Denne kilden vil bli grundigere fremstilt i analysedelen av oppgaven.

1.5.4 De algeriske Sjøpassene. 1747 - 1838

Innføringen av sjøpassordningen handlet først og fremst om å ivareta dansk norske rederes og kjøpmenns behov for å beskytte den store investeringen det å sende et skip fra Bergen med varer til Karibia faktisk var. Mannskapet skulle lønnes, varer skulle kjøpes, og skipet i seg selv kunne være et betydelig tap ved kaping eller forlis. Som motvekt til disse utgiftene og risikoen ved reisen var den økonomiske gevinsten ved en vellykket tur.

En av de største risikoene ved å sende skip fra Bergen sør for Kapp Finisterre var kaprertrusselen fra Barbareskstatene Algerie, Marokko, Tripoli, og Tunisia.⁴² Disse statene var med unntak av Marokko, alle underterritorier av det ottomanske rike og likeledes var lederne av Barbareskstatene vasaller av sultanen i

⁴¹ Gøbel 2000 s. 15

⁴² Barbareskstatene er en betegnelse på et område nord i Afrika vest for Nilen hvor Berberfolket bodde. Berberne hadde felles språk men ikke et felles politisk system.

Konstantinopol.⁴³ Juridisk sett var korsarene kaprere og ikke sjørøvere. Distinksjonen lå i at kaprerene opererte med myndighetenes velsignelse eller på vegne av myndighetene, (slik som de engelske kaprerene som det ble henvist til innledningsvis). Sett fra Barbareskstatenes synspunkt var kapring av skip som tilhørte kristne legitimt i et religiøst perspektiv.⁴⁴ Kapring var også et problem mellom europeiske makter men da som oftest i en krigssituasjon. Algerie var ikke i krig med Danmark-Norge, men hadde da altså den religiøse begrunnelsen å støtte seg på da de sendte ut kaprere. At Danmark-Norge og Barbareskstatene ikke var i krig, var av liten trøst for bergenske sjøfolk som i følge Fossen ble spesielt hardt rammet av kapringen.⁴⁵ Sjøpassene er en viktig deskriptiv kilde til sjøfarten til handelen i Middelhavet og Vestindia siden den gir oss en muligheten til å undersøke hvor mange skip fra Bergen (og andre byer i Danmark-Norge) som ønsket å delta i overfarten uten å måtte gå igjennom tollregnskap for alle landets byer. Sjøpassene ble først utstedt av Kommersekollegiet men senere ble passene utskrevet av magistraten, mot at det ble rapportert til Kollegiet om hvem som hadde fått sjøpass. Det ble utstedt 28 000 algeriske sjøpass⁴⁶ De algeriske sjøpassprotokollene oppbevares på Rigsarkivet i København, men finnes også på mikrofilm på Riksarkivet i Oslo og på Sjøfartsmuseet i Bergen. Sjøpassene fra det tyske sekretariat⁴⁷ for perioden 1747 til 1771 finnes på mikrofilm. Da det er en lakune for perioden 15. oktober 1771-1777 så har jeg i denne perioden vært avhengig av magistratens attestprotokoll og tollregnskapene for Bergen i denne perioden. I perioden 1777 - 1785 så har jeg sjekket magistratens attestprotokoll mot sjøpassene for å se graden av samsvar mellom søknad og reise. For å se hvor stort samsvar det er mellom søknad hos magistraten og utreise, så har jeg også tenkt å gå igjennom tollregnskapene for Bergen fra 1750 til 1783.

1.5.5 Tollregnskapene for Bergen

Debatten mellom blant annet Gøbel og Hernæs om omfanget av antall slaver som ble fraktet over Atlanteren er interessant fordi den stiller spørsmål om hvor sterk sammenheng det var mellom sjøpass og avreise. I tillegg til at skip kunne finne på å

⁴³ Gøbel 2010 s 175, Fossen 1979 s 239

⁴⁴ Gøbel 2010 s 175

⁴⁵ Fossen 1979 : 252

⁴⁶ Erik Gøbel: "The Danish Algerian Sea Passes, 1747 -1838 An Example of Extraterritorial Production of Human Security" Bochum boken 2010

⁴⁷ Det tyske sekretariatet var en underavdeling av rentekammeret

seile uten sjøpass, har man også den utfordringen at det er mulig at skip som fikk innvilget sjøpass, ikke benyttet seg av dette. En måte å kontrollere disse to utfordringene på er å undersøke tollregnskapene i Bergen. Tollen var den største inntektskilden fra Norge til staten.⁴⁸ Tollregnskapene kan også gi et bilde på hvor lønnsom handelen med koloniene kunne være. Men hvor nøyaktig er så tollregnskapene? Smugling og underrapportering ved innførsel med tollene var utbredt, noe som gjør det vanskeligere å måle for eksempel den økonomiske effekten av handelen i denne perioden (1770-1785).⁴⁹ Likevel vil tollregnskapene gi et klarere bilde på spørsmålet om korrelasjon mellom passutstedelse og reise. Tollregnskapene for Bergen finnes på kopi i mikrofilm på Sjøfartsmuseet i Bergen. Denne kilden gir meg en oversikt over hvilke varer som ble ført til og fra Bergen til tropekoloniene. De vil også gi meg et bilde om eierne av lasten var de samme som var partredere i skipene.

1.6.1 Disposisjon

Denne oppgaven er delt inn i 5 kapitler. Det første kapitlet vil presentere oppgavens tema, utvalget av kilder og drøfte hva slags spørsmål som er best egnet til å undersøke temaet. Det andre kapitlet er et bakgrunnskapittel og premisskapittel. I første delen av dette kapitlet vil bergenske rederes erfaring med handel med koloniene før 1754 bli diskutert. I den andre delen av dette kapitlet vil det bli redegjort for styringsverkets oppbygning, og prosessen fra rederibrev til avreise. Her vil også kostnadene ved å utruste et skip for Vestindiahandel bli presentert. Oppgavens hovedanalyse vil bli presentert i kapitler tre og fire. Disse kapitlene følger hverandre kronologisk, hvor utviklingen av lovverket skipstrafikken i 1750 og 60-årene vil bli analysert i kapittel 3 mens perioden 1770 til 1783 vil bli analysert i det fjerde kapitlet. Det femte kapitlet vil oppsummere og konkludere ut i fra funnene som har blitt gjort.

⁴⁸ Nagel 1981, Sandvik 1975

⁴⁹ Jørgensen 1935, Rian 2003, Sandvik 1975

Kapittel 2: Fra rederibrev til reise.

2.1.1 Innledning

I forrige kapittel ble det poengtert at det med innføringen av eneveldet ble skapt en sterkt sentralisert makt i København med støtte av Københavns borgerskap og at de merkantilistiske tiltakene som ble gjort for å styrke handel og økonomi må sees i sammenheng med dette.

Dette kapitlet har et todelt mål, i den første delen av kapitlet vil utviklingen av hovedtrekkene av bergenske handelsmuligheter med Vestindia fra 1660 til 1745 bli gjennomgått. Denne gjennomgangen er tatt med for å vise hovedtrekkene i utviklingen av den bergenske skipstrafikken til Vestindia før kompaniets monopol ble opphevet, gjennomføringen av merkantilistiske tiltak for å bedre vestindiahandelens kår generelt og kompaniets evne til å utnytte sitt monopol. Denne gjennomgangen vil avsluttes med innføringen av ordningen med algeriske sjøpass.

I den andre delen av kapitlet vil prosessen fra søknad om sjøpass hos magistraten til returreisen fra Christiansted på St Croix bli gjennomgått. Hva slags offisielle kanaler måtte så bergenske redere igjennom for å henvende seg til toppen av styringsapparatet? Hvor langt var bergenske redere fra beslutningsmyndighetene som avgjorde hvem som fikk seile til Vestindia? Hvor mye kostet det å utruste et skip som skulle til Vestindia, og hvordan ble dette finansiert?

Deretter vil det juridiske grunnlaget for VGK og deres monopol på handelen bli presentert. Deretter vil lite overblikk over den dansk–norske handelen i det atlantiske systemet fra 1660 årene til 1750 årene bli gitt i lys av dette.

2.1.2 Handel mellom Bergen og Vestindia før 1747.

I følge den danske historikeren Ove Hornby startet de første spede danske forsøk på handel i Vestindia med skip fra Gluckstadt i 1640 årene, og i 1652 fra hovedstaden.⁵⁰ For Bergens del kom den første muligheten til å delta i handelen med de vestindiske områdene med Privilegiebrevet som ble utstedt 22. september 1653 til "Borgere udi waar Kiøbstad Bergen".⁵¹ Varene de brakte tilbake til Bergen skulle de få innføre og reeksportere fritt. To skip ble sendt, men begge ble kapret av engelske skip.⁵² Kapringsfaren var et problem både fra andre europeiske stater og fra Barbereskstatene. Bergenske sjøfolk var også da først ute med en egen forsikringsordning i form av en slavekasse i 1653 for å øke muligheten for å kunne bli frikjøpt hvis uhellet først var ute.⁵³ Dette fordi Danmark–Norge ikke hadde en nasjonal forsikringsordning for frikjøp av kaprede sjøfolk. Slavekassen i Bergen ble finansiert ved hjelp av et fast trekk i hyren på 2 skilling per inntjente daler hos sjømennene. I tillegg ble det holdt kollekt i kirken for å få mer "rancon" penger (løsepenger til frikjøp av mannskap fra kaprede skip til slavekassen).

I 1663 søkte rådmann Iver Christenssøn, på byens vegne om å få gjenopptatt handelen til tross for at det forrige forsøket mislyktes.⁵⁴ At det var en vilje blant bergenske redere til å forsøke seg på Vestindiahandel kan man således våge å hevde. Men hvordan stod det til med evnen til å klare en slik handel?

En forutsetning for at bergenske skip skulle klare seilasen til de vestindiske øyene uten å bli kapret, var å ha skip bevæpnet med kanoner. Et viktig moment i det henseende var i følge både Mykland og Fossen gjenopprettelsen av defensjonsskipsordningen i 1670 etter initiativ fra stattholder Gyldenløve.⁵⁵ Med ordningen kom det en rekke privilegier som for eksempel tollreduksjon på varer som salt, vin og brennevin. Ifølge Fossen måtte dette ha fristet bergenske redere siden de allerede handlet med salt i Middelhavet.⁵⁶

⁵⁰ Hornby Ove: *Etablering under Kompagniet 1671 -1754 Kolonierne i Vestindien. Danmarks historie*, København, Politikens Forlag, 1980: 20

⁵¹ Anders Bjarne Fossen "Jørgen Thormøhlen: Forretningsmann, Storreder, Finansgeni" 1978 s. 43 -44. Privilegiebrevet er avfotografert og gjengitt på s. 44 i boken.

⁵² Ibid s. 43

⁵³ Gøbel 2010: 171, Fossen 1979:242

⁵⁴ Ibid s 43

⁵⁵ Anders Bjarne Fossen *Bergen bys Historie* 1979, s. 433 Mykland 1977: 290

⁵⁶ Fossen 433, I tillegg kulle tollprivilegiene flytes til andre skip, hvis defensjonsskipet ble tatt ut i tjeneste. (ibid)

1671-oktroien; kompaniets spede begynnelse

11. mars 1671 ble det utstedt en oktroi av kong Christian V for et kompani med Vestindia som operasjonsområde.⁵⁷ 20. november 1674 fikk kompaniet samme handelsvilkår som Gluckstadt-kompaniet hadde til å handle på Guinea og Det Vestindiske–Guinesiske Kompaniet var et faktum.⁵⁸ Kompaniets første oktroi kan deles opp i to. Den første delen er på 16 punkter og beskriver kompaniets privilegier. Den andre delen tar for seg kompaniets reglement i 11 punkter.⁵⁹

Flere av reglene og de tildelte privilegiene som kompaniet mottok bærer preg av at kompaniet manglet skip og kapital, men også av at sentralmakten heller ikke hadde et stort økonomisk spillerom. Flere av privilegiene som ble utstedt til kompaniet var således unntak for toll og beskatning, noe som var en måte for staten å støtte kompaniet økonomisk uten å bruke penger fra statskassen. Staten støttet også kompaniet på andre måter. I det fjerde punktet i oktroien forpliktet staten seg til å låne ut skip ut til kompaniet i en treårsperiode og utruste dem mot at de fikk halve returlasten av varer, som for eksempel salt og pokkenholt (en tresort). I privilegiene ble det lagt til rette for at sjømenn som tok hyre på skip som tilhørte, eller gikk i trafikk for, kompaniet fikk støtte til å beholde huset hvis de allerede eide det, og kostpenger til etterlatte hustruer. Videre skulle koner og barn til sjøfolk og håndverkere i kompaniets tjeneste slippe borgerplikter *”frj for ald borgerlig og Byes tyngje”*⁶⁰ Kompaniet mottok vide fullmakter til å ivareta sine egne og dermed dansk-norske interesser i Vestindien. Kompaniet hadde anledning til utstrakt bruk av makt, og kompaniets representanter kunne i kongens navn inngå allianser med andre makter i området for å sikre handel og skipstrafikk. Videre kunne de opprette festningsverk, og annen infrastruktur for sikring og tilrettelegging av handel. Kompaniets skip skulle også kunne operere uforhindret av andre, og det kunne ikke tas arrest i kompaniets skip.⁶¹ Imidlertid hadde oktroien sine begrensinger også. All maktbruk mot europeere og ”indianere” måtte godkjennes av direktørene i Kompaniet, og alle fiendtlige aksjoner mot europeiske makter kunne heller ikke iverksettes uten kongens godkjenning. Kongen ønsket heller ikke noen sammenblanding av personlige

⁵⁷ Feldbæk 1986: 364, en oktroi var et privilegiebrev fra staten for å drive en spesiell type økonomisk virksomhet.

⁵⁸ *ibid*

⁵⁹ Feldbæk: 1986 : 365 - 380

⁶⁰ Feldbæk: 372

⁶¹ I tillegg til de andre punktene fikk Kompaniet også muligheten til å tvangsrekruttere straffedømte fra Tukt og Arbeidshuset i København. Da flere av fangene rømte etter at guvernør Iversens skip måtte repareres i Bergen, ble bergenske fanger ufrivillige pionerer i den dansk- norske koloniseringen av St. Thomas.

interesser og kompaniets interesser og la dermed ned forbud mot at lederne (kommandantene) og offiserene til kompaniet handlet eller inngikk avtaler med kjøpmannsinteresser på egne vegne. Det viktigste punktet for denne undersøkelsen var punkt syv som fastsatte at kompaniet hadde monopol på all handel på Vestindien. I oktroyen ble det gjort klart at alle som brøt med kompaniets monopol risikerte å tape både hus, skip og last til kompaniet.⁶² Verken i kompaniets tildelte privilegier eller reglement står det spesifisert noen begrensninger på rekrutteringen av deltagere/aksjonærer fra andre byer eller steder enn København. Selv om kompaniet hadde blitt tildelt *Børsen* som sete for ledelsen i kompaniet, var det altså ingen eksplisitte regler som krevde at partisipantene skulle være borgere av København. Det vil altså være misvisende utifra denne forordningen å anta at borgere fra andre steder enn København ble holdt utenfor. De eneste begrensningene var av en økonomisk karakter, da hver deltager i kompaniet måtte bidra med et minimumsinnskudd på 100 slette daler.

En annen viktig hendelse var den vellykkede etableringen av St. Thomas som dansk koloni i 1672, året etter at den vestindiske delen av det som skulle bli VGK, ble stiftet. Mulighetene for en transatlantisk trekanthandel var dermed etablert, og tilførselen av sukker til raffineriet i København var tilsynelatende sikret.⁶³ Ifølge Sveistrup klarte ikke kompaniet med sin begrensede kapital og antall skip i denne perioden å forsyne raffineriet med sukker.⁶⁴ I 1673 ble skipet "Cornelia" sendt til Guinea hvor det ble kjøpt slaver som enten ble solgt på St. Thomas eller St. Thome. Hoveddelen av lasten, vin, brennevin og vineddik tilhørte Thor Møhlen, Fossen bruker dette som belegg for at han var hovedrederen.⁶⁵ Eierne av "Cornelia" søkte om fire nye reiser. De fikk innvilget en. De fikk i tillegg ikke handle med slaver, men med andre varer. De måtte i tillegg bringe 20 norske soldater til ett av fortene. Skipet ble kapret av det hollandske kompaniet, og gav eierne et samlet tap på 60 000 riksdaler. Skipet ble beskyldt for å ha drevet med ulovlig handel.⁶⁶

⁶² Vest- Indische Compagnies Octroye punkt 7. En tiendedel ville tilfalle statsmakten/sjøforsvaret

⁶³ Sveistrup, PP, Willerslev, Richard: *Den Danske Sukkerhandel og sukkerproduksjons historie* Nordisk Forlag København 1945: 20

⁶⁴ Sveistrup & Willerslev 1945: 21

⁶⁵ Ibid s. 45

⁶⁶ Fossen 1978: 46 Kargadøren (fullmektig som operer på vegne av kjøpmann uavhengig av skipper) von Stahl som tidligere hadde tjenestegjort for et hollandsk kompani, hadde også ifølge hollenderne vært i det vestindiske kompaniets tjeneste og dermed brutt kontrakten om ikke å tjenestegjøre i andre lands tjeneste

Hvis vi oppsummerer denne perioden så ser vi at det ble sendt tre skip (som er nevnt i historiografien). Av disse tre skipenes fire reiser, endte tre med tap av skip og last. Erfaringene ved å risikere så store midler som det faktisk å sende ut et stort skip med dyrbar last, burde kanskje ha tilsagt at dette ikke var noe som fristet til gjentakelse. Likevel var det nettopp dette som skjedde i den neste perioden.

1690-1697.

1690-årene ble en oppgangstid for den bergenske flåten. Grunnen var krigføring mellom utenlandske makter, i det som har blitt kalt den pfalziske krig (1688-1697).⁶⁷ Skipsflåten var da allerede gått igjennom en periode med opprustning og ekspansjon, som følge av defensjonskipsordningen. I følge Knut Mykland kunne de gode tidene også forklares ut ifra i et merkantilt trekk fra engelske myndigheter i 1651, med innføringen av navigasjonslovene.⁶⁸ Navigasjonslovene medførte at bare engelske skip og skip fra landet der varen kom fra kunne drive varefrakt til England. Dette ble igjen en gavepakke til norske redere, da England fra nå av ble et kjempemarked for norsk trelast. Nederlenderne som tidligere hadde stått for mye av denne handelen ble erstattet av norske skip.⁶⁹

Blant dem som hadde tjent godt på oppgangen var den innflyttete rederen og storkjøpmannen Jørgen Thormøhlen, som etter avtale med VGK forpaktet handelen på den dansk-norske kolonien St. Thomas i perioden 1690 – 1694, riktignok med heller dårlige resultater. Ifølge Fossen hadde rederen slått seg opp til tross for en generell nedgang for det bergenske næringslivet.⁷⁰ Selv om den første seilasen med "Gyldenløwes Waaben" var vellykket, gikk det ikke godt med de andre skipene han sendte avgårde. Dette skyldtes flere forhold, deriblant en avtale mellom den danske regjeringen og det Brandenburgske–afrikanske Kompaniet, som sa at sistnevnte skulle få en erstatning på 16 000 riksdaler for beslaglagte varer.⁷¹ Enda verre var nok det at Thor Møhlen måtte erstatte varene som hadde blitt konfiskert på St. Thomas. Denne lasten ble tatt fra skipene til Thormøhlen, og måtte ligge i havnen og vente på

⁶⁷ Fossen 1979 s. 439

⁶⁸ Mykland 1977: 293

⁶⁹ ibid

⁷⁰ Fossen 1978: 132

⁷¹ Fossen 1978 s 136 -137

ny last. Dette førte til at to av de tre skipene som Thor Møhlen hadde forankret på St Thomas gikk tapt. Det tredje skipet returnerte med en fjerdedels last som knapt dekket utgiftene til mannskap og andre utgifter.⁷² Thor Møhlen sendte ytterligere to skip i 1693 som begge gikk tapt. I et brev til grev Conrad Reventlow beregnet storrederen å ha tapt inntil 76 000 riksdaler på forpaktningseventyret.⁷³

Parallelt med Thormøhlens forpaktning av handelen på St. Thomas var handelen på Guinea kysten forpaktet til Nicolai Jansen Arf fra København. At Arf og Thormøhlen fikk forpakte handelen på Guinea og St. Thomas skyldtes sannsynligvis Kompaniets svake økonomiske stilling. Men konjunktorene for handel snudde, og i 1695 investerte medlemmene penger i kompaniet med tanke på å ta over handelen igjen, noe de gjorde i 1697.⁷⁴

1697 -1750

28. september 1697 ble det utstedt en ny oktroi. Denne 15 punkts nye oktroien var i hovedsak bare presiseringer av enkelte av privilegiene som kompaniet fikk i 1671. Kompaniet skulle fortsatt ikke foreta seg noe uten å først å fått kongens samtykke. Kompaniets monopol var fortsatt absolutt, den eneste forskjellen var at kompaniet nå slapp å betale en tiendedel til marinen hvis de tok skip som brøt handelsmonopolet. Ingen kunne få sjøpass utenom kompaniet.

I det nye reglementet utstedt 29. mai 1699 var det derimot et krav om at hvis man ønsket å være med i ledelsen som en av fem direktører i kompaniet, måtte en være bosatt i København. Nå kan det selvsagt innvendes at dette like godt hadde praktiske årsaker som at man ønsket en enda sterkere sentralisering. Med et minimumsinnskudd på tusen riksdaler for å kunne stemme over saker i et kompani vil det sikkert ikke være helt urimelig å anta at det uansett var liten interesse blant bergenske kjøpmenn i å bli med i et kompani som hittil ikke hadde vært noen økonomisk suksess. Thormøhlens forpaktingsperiode på St. Thomas var heller ingen god reklame for å involvere seg med kompaniet.

Fra 1698 til 1733 hadde VGK igjen kontroll med den dansk-norske handelen med de danske besittelsene⁷⁵ I denne perioden sendte kompaniet kun ut 20 skip,

⁷² Ibid s. 136-137 I alt sendte Thor Møhlen 6 skip over en 3 års periode. *Gyldenløwes Waben, Insula St Thomas* 150 cml, *Madam Thormøhlen* 60 cml, *Jægeren* 12 cml, *Jomfru Machtel* 150 trelastelester, *Patientia* 25 cml

⁷³ Fossen 1978 s. 141

⁷⁴ Hernæs 1996: 190

⁷⁵ Hernæs 1996:196

hvor to var utstyrt i Bergen under den Store Nordiske Krig(1709-1721).⁷⁶ Mye av årsaken var fordi selskapet manglet kapital og kunnskap. Internt i selskapet var Guinea-handelen også omdiskutert med hensyn til profitt. Utbruddet av den store nordiske krig i 1709 førte til en nedgang i handelen for den bergenske flåten i østlige farvann, noe som ble utjevnet i en liten periode av den spanske arvefølgekrig.⁷⁷ Som et svar på de svenske kaperne ble det utrustet skip i Bergen til å ta opp kampen.⁷⁸

I følge Fossen hadde den fjerne seilassen til Vestindia, Middelhavet, Spania, Portugal og Atlanterhavsøyene på det nærmeste stoppet opp, samtidig som kapervirksomheten under krigen hadde gått særlig hardt utover de største skipene. De få gjenværende fullriggerne hadde da også blitt svært gamle.⁷⁹

Et annet problem var at defensjonsskipsordningen som var blitt gjeninnført i 1670 etter inngåelse av en ugunstig handelstraktat med Nederland i 1701, hadde blitt avvirket av Danmark–Norge i 1704. I følge Fossen var kanoner og krutt så kostbart at rederne var avhengige av tollprivilegiene til defensjonsskipene for å ha råd til å utstyre dem.⁸⁰ Ikke bare førte dette til at de bergenske rederne fikk problemer med salthandelen, men også at overfarten ble mer risikabel⁸¹ Nederlenderne overtok også mer av handelen på Middelhavet.⁸²

Kapringsfaren fra algirske kaprere var også fortsatt et problem, og Fossen har fremhevet at spenningsforholdet mellom de europeiske maktene var en årsak til at Barbareskstatene kunne operere som de gjorde. Barbareskstatenes styrke lå ikke i flåten, men i de politiske motsetningene i Europa. De store sjømaktene som England, Frankrike, Spania og Nederland hadde råd til å inngå fredsavtaler med Barbareskstatene, med avtaler om årlige tributter som var såpass kostbare at de var vanskeligere å betale for de mindre statene, men som de likevel måtte betale hvis man skulle seile trygt. Kort sagt kan en tolke Fossen dithen at det var bedre for de store sjøfartsnasjonene å sabotere andre europeiske makter enn å ordne opp i problemet. Alternativet til en fredsavtale med en tributtordning hadde vært å satse på

⁷⁶ Erik Gøbel 1981, Hernæs 1996, Hernæs har forøvrig en liste over hvilke skip kompaniet sendte ut i perioden.

⁷⁷ Fossen 1978 s. 446

⁷⁸ Fossen 1978 s. 449

⁷⁹ Fossen 1978 s. 450

⁸⁰ Gøbel :167 -168

⁸¹ *ibid*, Mykland 1977: 297

⁸² *ibid*

at man ikke ble kapret. Det var heller tvilsomt at en slik løsning var optimal hvis man ønsket å stimulere til vekst i handelen grunnet usikkerheten kapringen medførte.

Kompaniets skip drev ikke noen utstrakt overfart i tidsrommet fra 1701 til 1730, og hadde ifølge Sveistrup en gjennomsnittlig overfart på 1-2 skip i året.⁸³ På slutten av denne perioden

VGK hadde fått tildelt privilegium på å opprette to raffinerier i København, og opprettet ett raffineri ved å bruke 30 prosent av VGKs aksjekapital.⁸⁴ Kjøpet av St Croix, og en sterk økning på tollene på råsukker, var i følge Willerslev & Sveistrup et uttrykk for en ny intensiv periode med merkantilistiske tiltak i politikken:

Gennem en Række inngripende Forordninger, der staar som slaaende Eksempler paa den ny kraftige merkantilistisk kurs søgte Regeringen at ophjælpe den vestindiske Handel og Sukkerproduktionen.⁸⁵

Feldbæk peker også på at det i denne perioden var en ny sentrering av København i den merkantilistiske politikken med hovedstaden fikk et fortrinn med importen av de fire species, salt, tobakk, vin, brennevin i 1726.⁸⁶

Gjennomsnittet på ankomne skip fra Guinea og Vestindia steg også da fra omtrent ett skip om året i perioden 1731-1735, til 6 skip om året i perioden 1751-1754.⁸⁷ For den bergenske skipstrafikken var utsiktene heller magre. Den bergenske skipsflåten lå derimot ifølge Fossen på et foreløpig minimum i 1740 årene. Skipsflåten lå da på rundt halvparten av drektigheten (skipsvolum) til flåten før utbruddet av Den store nordiske krig.⁸⁸ Fossen har for øvrig kalt perioden 1730 -1775 "Kampen for å overleve".⁸⁹ Han påpeker at man manglet kapable skip til fraktfarten i det sørlige Europa. Perioden har selvsagt opp- og nedgangstider, men det generelle bildet viser, ifølge Fossen, en bergensk skipsnæring som generelt var nede i en bølgedal. Men 1740-årene bragte også med seg endringer i trygghetsbildet da den algeriske sjøpassordningen ble innført.

⁸³ Sveistrup & Willerslev 1945: 24

⁸⁴ *ibid*

⁸⁵ Sveistrup & Willerslev 1945: 27

⁸⁶ *ibid*

⁸⁷ *ibid* 28

⁸⁸ Fossen 1979: 614- 615

⁸⁹ Fossen 1979 s 613

Den 10. august 1746 ble den første traktaten mellom Danmark-Norge og Algerie, som ble sett på som den viktigste av Barbareskstatene, underskrevet.⁹⁰ I hovedsak fulgte den samme oppsett som tidligere avtaler inngått av europeiske stater med deyen av Algerie.^{91, 92} I all hovedsak forsikret partene hverandre i paragraf §1 av traktaten om at ingen skip fra ”..forbemeldte magter skulle fra nu af og ingen tid herefter paa nogen maade tilføje hinanden skade eller overlast” .⁹³ Videre gav avtalen korsarene rett til å gå om bord i dansk-norske skip for å kontrollere at skipet hadde gyldig sjøpass. Samtidig ble det satt en klar prosedyre for hvordan dette skulle foregå, med blant annet begrensninger på hvor mange av korsarene som fikk tillatelse til å gå om bord i båten. For å løse problemet med analfabetisme og språkforvirring, ble passet klippet til i en spesiell bølgeform som var individuell for de forskjellige landene som betalte tributt.⁹⁴ Særlig viktig for bergenske sjøfolk var nok paragraf §4 som sa at ingen dansker eller nordmenn kunne fanges, eller bli solgt som slaver.⁹⁵

Selv om sikkerheten for dansk-norske sjøfolk sannsynligvis ble bedre med denne avtalen, økte ikke trafikken til Vestindia umiddelbart da VGK fortsatt hadde monopol på Vestindia-trafikken. Den videre utviklingen vil bli presentert i neste kapittel.

Å Oppsummere en så lang periode som har blitt sett i et nærmest fugleperspektiv vil følge til at tendensene som blir trukket frem er generaliserte og til dels svært forenklet. Men oppsummert for denne perioden kan det sies at handelen mellom Bergen og Vestindia hadde generelt dårlige kår. Både på grunn av favorisering av hovedstaden uttrykt blant annet gjennom tildelingen av monopolet til VGK, men også fordi flåten i Bergen tidvis var dårlig rustet til å motstå fiendtlige forhold i langfarten. Thormøhlens eventyr i Vestindia må også ha vist for bergenske redere hvor risikabelt det kunne være satse på denne langfarten.

⁹⁰FAaB 10.08.1746: Lignende avtaler ble inngått med Tunis i 1751, Tripolis i 1752, og Marokko i 1753 I tillegg ble det inngått en avtale med sultanen i Konstantinopel i 1756, Gøbel 2010: 353

⁹¹ Dey referer til en tittel på en leder i både Algerie og Tripoli som styrte med en viss grad av selvstyre under sultanen av det Ottomanske riket. (<http://en.wikipedia.org/wiki/Dey>)

⁹² Som blant annet den nederlandske avtalen fra 1629 og den svenske fra 1729. Gøbel 2000: 352

⁹³ ibid

⁹⁴ Gøbel 2010 : 176

⁹⁵ Gøbel 2000: 353

Del 2 Fra rederibrev til reise.

Møte med administrasjon og myndighet

Hva slags politisk og økonomisk rolle hadde så rederne å forholde seg til når de vurderte finansiell risiko opp mot eventuell belønning? I den følgende delen av dette kapitlet vil handlingsforløpet fra søknad om sjøpass til returreisen fra St Croix bli gjennomgått. Dette for å vise hvilken politisk struktur og økonomisk handlingsrom rederne i Bergen opererte med.

Offisielt startet reisen med oppmøtet hos magistraten i Bergen. Men før magistraten blir presentert må man gå en liten omvei og starte på toppen av hierarkiet.

I en fremstilling hvor man presenterer deler av styringsapparatet i enevoldstiden kommer man ikke utenom den eneveldige kongen som i teorien satt med all makt, herunder retten til å utstede de nødvendige privilegier og utstede nye forordninger for å drive med Vestindiafarten.⁹⁶ Selv om kongen hadde alle rettigheter så hadde han selvsagt ikke mulighet for å administrere riket alene. Både Jørgensen og Dyrvik har påpekt kongens avhengighet av et styringsapparat. Jørgensen har påpekt at dersom kong Frederik og hans etterfølgere personlig skulle ta alle beslutninger, så måtte kongen ha en stor nok administrativ stab så kunne utføre alt forarbeidet i de forskjellige sakene. I følge Dyrvik var kongens innflytelse også avhengig av kongens personlige evner og det maktapparatet som de forskjellige kongene bygde opp rundt seg.⁹⁷

Sentraladministrasjonen

Kongens nærmeste råd var riksrådet eller Geheimsconseillet. Dette skulle fungere som kongens nærmeste krets og rådgivere. Blant annet skulle utenriksspørsmål og

⁹⁶ Jørgensen Harald; *Administrasjon i Norden på 1700-talet*, Universitetsforlaget 1985 s. 16

⁹⁷ Dyrvik 1978: 20-21

kansellisaker behandles av riksrådet.⁹⁸ Under riksrådet var det organisert to kanselli, det danske og det tyske.⁹⁹

Et av det Danske Kansellis ansvarsområder var rettsvesenet, med et påfølgende ettersyn over at lovene ble overholdt. Det danske kanselliets ansvarsområde dekket geografisk over Norge, Island og Danmark.¹⁰⁰ Som motstykke rådet det tyske kanselli over saker som angikk Slesvig-Holstein, Oldenburg og Delmenhorst.¹⁰¹ Det tyske kanselliet hadde også ansvaret for rikets utenrikssaker. Et tredje kollegium var rentekammeret. Rentekammerets oppgaver gikk blant annet ut på å etterse statsfinansene og en rekke administrative oppgaver. Kommersekollegiet ble i følge Jørgensen opprettet i 1735 med det formål å hjelpe næringsutviklingen i det dansk norske riket, for eksempel sjøfart og handel.¹⁰² Som Jørgensen sier det: "Formålet med det nye kollegiums opprettelse var i første række at føre regeringens politik ut i praksis."¹⁰³ Det var dette kollegiet som utstedte de nødvendige algeriske sjøpassene.

Stiftamtmanden

Stiftamtmanden var kongens fremste representant i stiftet og hadde således mulighet for stor innvirkning på styringen av byen.¹⁰⁴

Historikeren Steinar Supphellen har påpekt at det ikke var en hovedstad i Norge på 1700-tallet, selv om visestatholderembetet ble koblet mot stiftamtmanden i Akershus der Kristiania var stiftsby i 1751. Stiftamtmanden hadde plikter i byen som blant annet gikk ut på å etterse at kongens rettigheter ikke ble krenket deriblant ettersyn av tollregnskapene.¹⁰⁵ Formelt er det likevel ikke stiftamtmanden som er mest interessant i forhold til søknad om sjøpass da det ifølge Supphellen kunne kommuniseres direkte mellom magistraten og Kommersekollegiet. Søknadene om sjøpass kommer inn under disse tilfellene.

⁹⁸ Jørgensen 1985 s. 19

⁹⁹ ibid

¹⁰⁰ ibid

¹⁰¹ Jørgensen 1985 s 20

¹⁰² Jørgensen s. 27

¹⁰³ ibid

¹⁰⁴ Supphellen 1982:165

¹⁰⁵ Nagel Anne Hilde "Styringsapparatet i Norge på 1700 tallet" 1985 Universitetsforlaget

Magistraten

Magistratsnavnet ble innført i 1661 etter innføringen av eneveldet og var en samlebetegnelse på borgermester og rådmenn, og i noen tilfeller (deriblant Bergen) en president.¹⁰⁶ Men enda viktigere var det at rådmennene som var en del av magistraten nå skulle utnevnes fra sentralt hold i København, i motsetning til tidligere praksis hvor de ble valgt lokalt.¹⁰⁷ Både Mykland og Fossen har påpekt at det var etter innføringen av eneveldet en udemokratisk utvikling hvor borgerne i tillegg til å miste den demokratiske retten til å selv velge ut ombudene, mistet bergensborgerne også eneretten på å inneha ombud i byen.¹⁰⁸ Rekrutteringen til borgermester og presidentembetet var således frem til århundreskiftet hovedsakelig dansker uten tidligere tilknytning til byen. Fossen har påpekt at sentralmakten ønsket at magistratens medlemmer ikke hadde interesser og forretninger som gjorde at magistraten ble skadelidende.¹⁰⁹ Videre argumenterer han for at helstaten aktivt gikk inn for å etablere en embetsstand i Bergen ved å blant annet lønne embetsmennene godt.¹¹⁰ Men hvis magistraten ble forsøkt skjermet fra kjøpmennene, hvordan kunne borgerskapet da øve politisk innflytelse i byens styre og stell? For det første var ikke skillet mellom de styrte og allmue like rigid som intensjonen bak var. Knut Mykland har for eksempel påpekt den dobbeltrollen som embetsmennene kom i ved at de like mye som de skulle representere staten overfor allmuen, også representerte allmuen overfor staten.¹¹¹ Gudmund Sandvik har videre påpekt at mange av embetsmennene, som for eksempel skriverne og prestene, var avhengige av allmuen for å få inntekter.¹¹² Den 14. august 1679 ble det opprettet et organisert utvalg som skulle representere borgernes interesser i samråd med magistraten.¹¹³ Fossen har påpekt at det var flere grunner til at et slikt organ var viktig for byen, og at det var flere årsaker til at det nettopp var i Bergen at et slikt råd ble stiftet. For det første var det borgerne som hadde kjennskap til byens forhold, ikke minst de økonomiske. For det andre var handelen viktig for byen, og sammen med den økonomiske

¹⁰⁶ Supphellen 1982: 124

¹⁰⁷ Fossen 1978: 353

¹⁰⁸ Fossen 1978: 353

¹⁰⁹ Fossen 1978 : 356 Fossen viser her til tidligere episoder hvor jobben som folkevalgt ble neglisjert til fordel for eget arbeid som kjøpmann.

¹¹⁰ *ibid.* Fossen viser gå til at en annen belønning var å overdra gammelt kirkegods i stiftsamtet til embetsmennene.

¹¹¹ Mykland 1972:

¹¹² Sandvik 1975: 63

¹¹³ Fossen 1978: 362-363

kompetansen hadde også borgerne den nødvendige kunnskapen om handel og den viktige skipsfarten.¹¹⁴ Borgerne og dermed rederne, hadde altså et organ til å uttrykke sine interesser i byen. Men et spørsmål er hvor mange embetsmenn i Bergen hadde da andeler i for eksempel lasten som gikk til og kom tilbake fra Vestindia? Dette skal vi komme tilbake til i kapittel 4.

Fra et politisk ståsted startet redernes prosess med å etterleve forordningenes krav å få utlevert sjøpass, hos magistraten i rådstueretten. Her det ble fremlagt en ed fra skipper og skipets hovedreder.¹¹⁵ Det er to kilder til den delen av reisen som ble avgjort hos magistraten. Den ene kilden er magistratens attestprotokoll som gir et bilde av hvem som søkte og hvordan søknadene var formet, og forordningen av 21. august 1747, hvor flere av punktene oppgir hva slags regler og lover som var betingelsene for å få innvilget sjøpass.

Det mest relevante punktet er den tredje i forordningen. Det ble framsatt et krav om at skipets hovedredere skulle avgi en ed for rådstueretten Samtidig skulle de legge frem et brev fra de andre rederne med en ed om at skip og last kun tilhørte dansk-norske undersåtter, og at de nevnte rederne var kongens tro tjenere. Når hovedrederen overleverte brevet fra rederne skulle skipperen møte opp og avsi en ed hvor han sverget på å ikke misbruke passet ved å for eksempel leie det ut til en fremmed makts undersåtter. Med tanke på den årlige tributten som Danmark-Norge måtte avgi til Barbareskstatene og konkurransesituasjonen mellom de europeiske sjømaktene, var det logisk at andre makters undersåtter ikke fikk nytte godt av dyrkjøpt dansk trygghet. Et tredje poeng gjelder Danmark-Norges behov for å mestre den utenrikspolitiske balansekunsten som skulle til for å sikre nøytralitetsfarten, noe som ble så viktig for utviklingen av sjøhandelen. Hvis dansk-norske skip skulle kunne bli juridisk beskyttet fra kapring under de forskjellige konfliktene som lå til grunn for nøytralitetsfarten, måtte sjøpassene/attestene være forbeholdt dansk-norske borgere for at man ikke skulle bli beskyldt for å bryte nøytralitetsfarten.

I punkt fem fortelles det at rederene ved edsavleggelse måtte produsere et målebrev eller attest. Deretter måtte det fremlegges informasjon om skipets navn og

¹¹⁴ Fossen 1978: 362

¹¹⁵ Magistratens attestprotokoll BBA.

direktighet, og skipperens navn.

Videre skulle skipper og en av hovedrederne avlegge ed på at passet ikke kom til å bli anvendt på andre skip. Skipperen skulle da avlegge eden ved hjemkomst etter reisen. Hvis skipperen omkom under reisen skulle nestkommanderende overta skipperens forpliktelser.¹¹⁶

I de tre neste punktene (6,7 og 8) forteller reglementet om forpliktelser fra sjøpassinnhaverenes side hvis skipet for eksempel skulle gå tapt. Som i det sjette punktet, hvor det presiseres at sjøpasset bare varte for én reise og hvis skipperen 8 dager etter hjemkomst ikke hadde levert inn beviset til Kommersekollegiet via den lokale magistraten, skulle skipperen straffes med en bot på 500 riksdaler ("Forsømmer skipperen saadant, da skal han derfor udi 500 Rigsdalers Straf=Bøder være forfalden.").¹¹⁷

Avgifter til staten

Hva kostet så de nødvendige papirene og attestene for Vestindia-seilasen? I følge forordningen om sjøpass av 21. august 1747, måtte rederne betale 50 riksdaler til slavekassen, og kvittering fra kassens direktører skulle være innsendt til Kommersekollegiet før passet ble utstedt.¹¹⁸ To andre utgifter var henholdsvis avgiftene for lastepenger og matrospenger. Utgiftene til lastepenger var gradert etter hvor man ønsket å gå i trafikk eller handle. For seilas på Middelhavet var prisen 3 riksdaler pr kommerselst. For Iberia-halvøyen ("paa denne siden av strædet) var prisen to riksdaler. I kontrast kostet innenriksturer kun 8 skilling per kommerselst. Siden handel med koloniene i Vestindia fortsatt var under kompaniets monopol, var ikke Vestindia oppgitt som en egen destinasjon. Avgiften på matrospenger ble doblet hvis man fikk et algerisk sjøpass. I tillegg måtte partsrederne betale to riksdaler for selve passet pluss avgifter til den lokale magistraten.¹¹⁹ Etter 1783 ble denne prisen fastsatt etter størrelsen på skipet.

¹¹⁶ FAaB 1747 98-100

¹¹⁷ FAaB 1747: 98-100

¹¹⁸ Forordning 21. August. 1747 "Angaaende hvad Laste=Penge med videre som herefter, i henseende til den med Algier sluttede Fred, til Slave = Cassen skal betales. : 98 -100

¹¹⁹ Gøbel 2010: 180-181

Sjøpasset gjaldt bare for én reise til man var tilbake til hjemlige farvann, men det ble over tid akseptert at skip som gikk i trampfart (mellom utenlandske havner) kunne få bruke samme passet i to år, deretter kunne det fornyes hos en konsul for to nye år.¹²⁰

Som et eksempel på hvordan disse utgiftene gav seg utslag har man Michael O. Meyers reise med *Anna Birgitha* på 57,5 kommerselster til St. Croix i 1770. Avgiftene for Meyers skip ble da

Ekstra lastepenger courant: 34 rd 14 shilling.¹²¹

Rancon penger: 3 s pr les x 57,5 lester = 17 rd og 25 shilling

Totalt rancon beløp for 6 måneder: 29 rd og 27 shilling.

Lønnsutgiftene

Lønnsutgiftene på Meyers skip, *Anna Birgitha*, var på 228 riksdaler for en 4 måneders tur retur mellom Bergen og Vestindien. Dette beløpet var delt på 10 personer fra skipperens månedslønn på 24 riksdaler (riktignok til Meyer selv) til dekksguttens hyre på 2 1/2 riksdaler i måneden. Av disse 228 riksdalerne ble det regnet ut en rancon-avgift til slavekassen på 19 riksdaler og 24 species.¹²² Medregnet prisen på passet på to riksdaler og de 50 riksdalerne til slavekassen utgjorde altså prisen på avgifter og mannskap for en fire måneders reise 350,63 rd. Nå er dette først og fremst ment som et eksempel. Lønnsbetingelsene og størrelsen på mannskapet var forskjellig fra skip til skip. For Tosches skip *Swanen*, som var et mindre fartøy enn *Anna Birgitha*, var det kun et mannskap på fem personer inkludert Tosche selv, og for en seks måneders tur endte rancon-avgiften på 12 riksdaler og 36 species.¹²³

Feldbæk har skrevet at det i Bergen så vel som Altona og København var ansatt en embetsmann som foretok ansettelsene av det nødvendige mannskapet.¹²⁴ Hvilken dynamikk det har vært i denne prosessen mellom skipper og embetsmannen

¹²⁰ Forordning 21 August. 1747 ”Angaaende hvad Laste=Penge med videre som herefter, i henseende til den med Algier sluttede Fred, til Slave = Cassen skal betaales. : 98 -100

¹²¹ Bergen utg. Tollregnskap, pakke 147, kopi BSF

¹²² Bergen tollregnskap, pakke 147 kopi BSF

¹²³ ibid

¹²⁴ Feldbæk 1997: 162

i ansettelsen kan man ut ifra oppgavens rammer og kildeutvalg ikke svare på. Når det gjaldt størrelsen på mannskapet har Feldebæk skrevet at

Det synes som om mannskapsstørrelsen fulgte skipenes letestørrelse og bestemt etter skipets behov for mannskapet evne til å sette og berge seilene.¹²⁵ For de fleste sjømenn var hyren kost og rede penger, men også føring kunne benyttes, altså at man fikk et lite parti med private varer som man kunne selge selv.¹²⁶

Lasten

Mens skipperen ventet i Bergen på at Kommersekollegiet i København skulle behandle og sende tilbake søknaden om sjøpass, måtte varer lastes om bord båten. I følge tollregnskapene for Bergen ble fisken som skulle selges i Vestindia lastet om bord 15. februar den siste klokken 10.¹²⁷

Meyers last bestod av varer som tålte overfarten på mellom 60 og 80 dager.¹²⁸ Av slike varer var det blant annet trelast, saltet og røkt fisk, saltet og røkt kjøtt, brent kalk, lokalt brygget øl, tjære, tran og talg og "rebslager arbeid".¹²⁹ (Lasten på skipene vil bli nærmere presentert i neste kapitel). I all hovedsak kan man si at lasten bestod av varer som krevde lite kapital på å få forberedt med metoder som krevde lite kapital, som salting og røyking av kjøtt og fisk.

Etter at varer, mannskap og nødvendige attester var kommet vel om bord, forlot skipet Vågen den 28. februar og gav seg ut på seilassen til Vestindia.

Ole Feldebæk har beskrevet den generelle reiseruten skipene fulgte fra København til Vestindia. Ruten skiller seg neppe mye fra den bergenske ruten til Vestindia da seilskip generelt fulgte strømmen og gode vindforhold.

Etter å manøvrert ut i fra norskekysten og ut i Nordsjøen fulgte skipene en passasje mellom Shetlandsøyene og Færøyene, ute i Atlanterhavet vendte turen sydover og ned til Madeira hvor de ankret opp ved Funchal for å kjøpe vin, deretter la de vest over Atlanteren til de nådde Antillene oppgjennom Antigua og Montserrat og nordvest oppover til St. Croix.¹³⁰

Bergenske skip har vanligvis ikke ankret opp ved Madeira hvis man skal tro søknadene om sjøpass i magistratens attestprotokoll, siden det bare er unntaksvis at Madeira er oppgitt som destinasjon. Det kan innvendes at det ble tatt for gitt at man kunne ankre opp ved Madeira uten at det er oppgitt i sjøpassene, da det ifølge

¹²⁵ Feldebæk 1997: 163

¹²⁶ Feldebæk 1997: 174. I hvilken grad føring har vært brukt som betalingsmiddel, vil ikke bli diskutert i denne oppgaven da kildetyperne som er anvendt ikke har noen antegnelser rundt dette temaet.

¹²⁷ Utgående Tollregnskap for Bergen 1770, pakke 146, kopi BSM

¹²⁸ Feldebæk 1997: 46 -47

¹²⁹ Utgående Tollregnskaper Bergen pakke 146 ,1770 kopi BSM

¹³⁰ Feldebæk 1997: 12,45

forordningene er rom for å ankre opp ved Madeira.¹³¹ Men mange av skipene som la ut fra Bergen hadde allerede madeiravin i lasten, noe som kan indikere at det ikke var hensiktsmessig å ankre opp der, med mindre man skulle ha nye forsyninger av drikkevann.

Lengden på oppholdet på St Croix var stor sett bestemt av hvor fort man kunne få returlast. Noe som Thormøhlens problemer var et eksempel på og *die Stadts* problemer på St Croix i 1758.¹³² Feldbæk har også indirekte beskrevet at hvor fort man kunne få ladning da han beskriver hjemreiseruten og hjemreisens varighet:

På hjemturen styrte skipene mot Bermuda og hvor de fortsatte i en bløt bue med Golfstrømmen til de seilte opp gjennom den britiske kanal men i perioden 1756 -1763 gikk de nord om Skottland for å slippe britiske kaprere.¹³³ Om vinteren (etter liberaliseringen i 1754) tok reisen 80 døgn om vinteren mens skip som dro om sommeren brukte 60 dager på reisen. Men disse må da ligge lengre for å få ladning.¹³⁴

Meyers skip var vel hjemme i Bergen den 15. september etter å ha hatt et mellomstopp i København, men ble ifølge innkommende tollregnskap ikke fortollet og lesset av før 15. oktober.¹³⁵ Lasten var her delt i to. Den ene delen bestod av rom og kom direkte fra St Croix. Den andre delen var en blanding av råvarer (sukker) fra St Croix som var blitt raffinert i København, (Saa bemeldte suker og Sirup følger aller fra Raffineraderiene udi København), i tillegg til varer som porselen og te som sannsynligvis var importert av skip som seilte i Asia.¹³⁶ Nå var ikke dette en typisk returreise (med mellomstopp i København), som den delen av analysen som omhandler skipstrafikken i de to neste kapitlene vil vise. Det var heller ikke eierskapssituasjonen i *Anna Birgitha*, siden den var delvis eid av kjøpmannen fra København; Hans Meyer. Kildeutvalget i denne oppgaven gjør at man ikke kan vurdere hvordan hver enkelt reise var finansiert. Det ville heller ikke være en overkommelig oppgave. Det som derimot kan gis er en beskrivelse av hvordan kjøpmennene i Bergen generelt kunne finansiere handelen med Vestindia.

Den generelle finansieringen av Vestindiahandelen

Hvordan kunne så rederne skaffe penger til Vestindiafarten?

¹³¹ FAaB 1767

¹³² Nilsen, Tore L: Foreløpig upublisert manus om Anders Dischingtun. Nilsen viser til et brev fra skipper Jens Lax til hovedreder Anders Dischingtun om at det var lite sukker å få noe som gjorde at 25 skip lå og ventet på å få ladning.

¹³³ Feldbæk 1997: 47

¹³⁴ Feldbæk 1997: 46 -47

¹³⁵ tollregnskap Bergen 1770, pakke 142, BSM

¹³⁶ *ibid*

Gudmund Sandviks undersøkelser rundt dansk-norske finanser og politisk økonomiske strukturer i perioden 1760-1779 viser et bilde av et norsk storborgerskap som hadde tilgang til, og var avhengige av, de offentlige kassene i Norge.¹³⁷

Mine studiar av norske statsinntekter i 1760 -70 –åra viser det same, at nært forhold til dei offentlege kassane var eitt av dei nødvendige eksistensvilkåra for det norske storborgarskapet (...) Hovudkassene var djuphølar i den innalandske myntsirkulasjonen og fungerte som bankinstitusjonar for toppane i kjøpmannsklassen, for storborgarane i Norge og København.¹³⁸

Sandvik viser den økonomiske dynamikken ved et tverrsnitt delt på tre nivåer som utgjør en felles politisk - økonomisk sfære.

På det laveste nivået finner man den norske storeksportøren som utgjør et lukket kretsløp med innenlands råvare leverandører som bønder, fiskere og bergverksarbeidere som bytter sine varer i penger.

På det mellomste nivået finner man igjen den samme eksportøren som sender sine kjøpte varer til kunder i utlandet (i dette tilfellet UK og Nederland), hvor eksportøren byttet råvarene mot vekslere på utenlandske penger som han solgte til bankierer i København. Disse representantene for finanslivet i København skrev så ut assignasjoner til norske hovedkasser som igjen førte til penger for eksportøren.

På det øverste nivået var da bankierene i København som betalte penger til Zahlkammeret, partikulærkassen og Overskattedireksjonen for så å ta ut assignasjoner tilbake. Disse assignasjonene gikk så tilbake til norske hovedkasser og ble til penger for rederne.¹³⁹

Fossen har vist hvordan norske storkjøpmenn som Dankert D. Krohn var en av dem som kunne nyte godt av offentlige midler (i dette tilfellet midler fra tollkassen) som kortsiktig kreditt til innkjøp av for eksempel fisk for eksport.¹⁴⁰ Denne driftskreditten kom da i tillegg til den langsiktige kreditten/langsiktige lån, som ifølge Fossen ble skaffet *internt* fra andre redere/kjøpmenn i byen og spesielt da i etableringsfasen fremfor å basere seg på utenlandsk kapital.¹⁴¹

Dette er først og fremst et generelt bilde av hvordan rederne skaffet penger til handelen. Videre skal det også nevnes at Vestindiatrafikken neppe var for nyetablerte redere, men for eliten i Bergens redermiljø. Dette siste poenget skal jeg komme tilbake til i analysen i oppgavens fjerde kapittel.

¹³⁷ Sandvik 1975: 145 - 146

¹³⁸ *ibid*

¹³⁹ *ibid*

¹⁴⁰ Fossen 1978: 706

¹⁴¹ Fossen 1978:

Kapittel 3 Ny tid, nye muligheter? Skipstrafikk og handel fra 1747 til 1769.

I første kapittel ble det redegjort for hvordan en forståelse av eneveldets oppbygning, dets forhold til merkantilismen med ønsket om å gjøre København til et sentrum for sukkerhandelen, og et sentrum–periferi perspektiv, kan bidra til en forståelse eller kontekst for Vestindia-handelens betingelser.

Det andre kapittelet tok kort for seg utviklingen av Vestindiahandelen fra et bergensk perspektiv med VGKs oktroier, fra 1671 og 1699, og konvensjonen fra 1733. I tillegg ble det redegjort for utviklingen av skipstrafikken mellom Bergen og Vestindia i kompanitiden, fra 1650-årene til statens overtakelse av kompaniets aksjer 1754.

Temaet for dette kapittelet er utviklingen av lovverket for og utviklingen av skipstrafikk og handel mellom Bergen og koloniene i Vestindia etter at monopolet ble opphevet i 1754 til 1769.

Av de seks spørsmålene som ble stilt i kapittel 1, vil dette kapitlet starte med spørsmålene (nr.1) om hvordan styresmaktene la til rette for handelen for deretter å se på spørsmålet (nr.2) om denne utviklingen representerte et brudd med den merkantilistiske politikken som ble ført. De fire andre spørsmålene vil kapitlet komme tilbake til.

Andre halvdel av 1700 tallet ble en tid med store forandringer, ikke minst i utenrikspolitiske forhold, som igjen medførte en sterk oppgang i den dansk–norske utenlandske skipstrafikken. I 1746 inngikk Danmark–Norge en fredsavtale med

Russland. Ståle Dyrvik har karakterisert den påfølgende perioden som en "svakhetens nøytralitet" hvor Danmark-Norge tok parti med den stormakten som mest sannsynlig kunne gi stabilitet og trygghet.¹⁴² Sett med øynene til de som handlet og seilte utenlands, var det i utgangspunktet neppe ideelt at forholdet til sjømakten Storbritannia måtte vike for en best mulig løsning på det 'Gottorpske problem'¹⁴³ Men ut av denne nøytralitetspolitikken kom det stabile forhold og muligheter som igjen gav høykonjunkturer i utenriksfarten.¹⁴⁴ Samme året inngikk også styresmaktene i Danmark-Norge en avtale med Barbareskstatene om fritt leide for sine skip i bytte mot en årlig tributt.

Den 10. august 1754 ble den endelige fredsavtalen med Algerie ble inngått, og tyve dager senere ble det kunngjort med en interimsplakakat om at handelen med kompaniets besittelser på Guinea og Vestindia var fristilt. Da statsmakten overtok aksjene i kompaniet, skyldtes det ifølge Ole Feldbæk at suksessen med sukkerproduksjon på øyen St Croix hadde ført til en motsetning mellom kompaniets monopolinteresser og plantasjeieernes interesser.¹⁴⁵ For å løse denne motsetningen ble det valgt en løsning hvor staten overtok aksjonærenes aksjer og fjernet både kompaniet og dets handelsmonopol i Vestindia.¹⁴⁶ Denne utløsende forklaringen er for så vidt riktig men for å forstå bildet klarere så må man her også ta med de bakomliggende årsakene.

Det var flere årsaker til at kompaniets aksjer ble overtatt av staten. VGKs finanser var blitt dårligere, noe Willerslev poengterer gjennom at VGK hadde en stadig økende gjeld til raffineriet sitt samtidig som at skipsflåten til kompaniet hadde vært utsatt for flere ulykker og i det hele ikke mestret å ta unna produksjonen av råsuksker.¹⁴⁷ Innstramminger i lovverket om avsetning av varer fra St Croix til skip fra andre land i 1747 forsuret ifølge Westergaard plantasjeieernes forhold til kompaniet, som de følte var blitt prioritert på bekostning av plantasjeieerne.¹⁴⁸ Borgerrådet på St

¹⁴² Ståle Dyrvik: Den lange fredstiden, 1976 :38

¹⁴³ Et innlysende mål for den danske regjeringen var i følge Ståle Dyrvik, å holde seg til venns med de makter som til enhver tid hadde hegemoniet i det nordtyske området.¹⁴³ Hertugen av Gottorp var fremdeles fiendtlig innstilt til riket, og hvis en fremmed makt skulle søke seg opp mot Danmark den veien kunne hertugen holde veien til Jylland åpen. Dyrvik 1976: 32

¹⁴⁴ Fossen 1979, Feldbæk 1996m, Gøbel 2000

¹⁴⁵ Feldbæk 1986: 365

¹⁴⁶ ibid

¹⁴⁷ Sveistrup & Willerslev 1945:46, Westergaard 1917: 230

¹⁴⁸ Westergaard 1917: 230.

Croix sendte en petisjon til kongen i 1753 hvor de bad kongen om å overta.¹⁴⁹ Saken ble drøftet av Kommersekollegiet hvor det ble fastslått at stridigheten mellom kolonistene og VGK var skadelig for alle.¹⁵⁰

Både Dubeck og Willerslev har påpekt at det i 1730- og 40-årene var en intensivering i den merkantilistiske politikken uttrykt gjennom bruk av tollovgivningen, forordninger, eksport - og importforbud og direkte økonomisk støtte til å gripe inn for den danske handelen og industrien.¹⁵¹ Blant disse nye forordningene var tollforordningen av 4. juli 1733, hvor det ble vedtatt at det skulle betales like mye toll av et pund utenlandsk råsuksker som av et pund raffinert suksker.¹⁵² For suksker fraktet på VGK sine skip, var fortollingen lagt til 2 ½ prosent for importerte varer, og 1 prosent av varens verditoll for reeksporterte varer.¹⁵³ Samtidig som det var en intensivering i den merkantilistiske politikken, var det også ifølge de samme historikerne en økende motstand mot den merkantilistiske monopolpolitikken i 1730- og 40-årene. Willerslev og Sveistrup fremhever at opprettelsen av et sukskeraffineri i Bergen som et eksempel på en holdningsendring hos styresmaktene. Sukskermonopolet hadde oppfylt sin misjon og skapt grunnlaget for en innenlandsk industri. Sukskeraffineriet i Bergen var et av flere i provinsene som det ble gitt grønt lys for i perioden fra 1750 – 53.¹⁵⁴ I følge Willerslev og Sveistrup var ikke dette et brudd med den merkantilistiske teorien ("den gængse merkantilistiske teori") da den hadde sammen med et forsvar av statlig regulering av den hjemlige industrien, stadige sympatierklæringer til frihandelen.¹⁵⁵

Denne tosidigheten ved merkantilismen, hvor den både kan stå som motsetning til liberalismen men samtidig ha rom for liberalisering og viser til et misforhold mellom merkantilisme og liberalisme. Mens merkantilismen har plass til begge deler, har ikke liberalismen, eller frihandel, en tilsvarende dualitet. Men kan så opprettelsen av raffineriet utelukkende ses på som en liberalisering? Ut i fra at Københavns monopol på sukskeraffineringen ble brutt kan man si ja, men hvis man

¹⁴⁹ Westergaard 1917: 238, Sv.E. Green –Pedersen: *The Scope and Structure of the Danish Negro Slave Trade* Scandinavian Economic History Review 19, 1971, side 149- 197

¹⁵⁰ Westergaard 1917: 238

¹⁵¹ Sveistrup og Willerslev 1945: 27, Dübeck 1985

¹⁵² *ibid*: Fem Skilling for innenlandske skip og 6 skilling for utenlandske skip

¹⁵³ *ibid*

¹⁵⁴ Gustav Sætra, Østum Masteroppgave UiB 2008, Dübeck 1982

¹⁵⁵ Sveistrup & Willerslev 1945: 45 Her sikter nok til forfatteren til en generell oppfatning eller forståelse, og ikke en eksplisitt teori.

ser på det i en større helhet så er det er to ting som taler i mot en slik forståelse. For det første gikk fortsatt all import av råsukker via VGK og København (med mindre raffineriene i København ikke kunne levere), altså med kompaniets skip, og i salgsprivilegiene til sukkerraffineriet var området de kunne selge sukker til, avgrenset til Bergen stift og Nordland og Troms.¹⁵⁶ Årsaken til at Bergen i det hele tatt fikk privilegium for å opprette et sukkerraffineri var merkantilistisk. For det første støttet opprettelsen av raffineriet oppbyggingen av hjemlig industri, som igjen hvis det lyktes, kunne demme opp for innkjøp av sukker kjøpt fra utlandet. Dette er etter undertegnedes mening et eksempel på en tiltagende tendens hvor den merkantilistiske politikken fikk en delvis desentralisering som startet med innføringen av den algeriske sjøpassordningen. I dette kapittelet vil utviklingen av lovverket for Vestindiahandel og mulighetene for handelen mellom Bergen og Vestindia bli undersøkt ut ifra denne tesen.

Den algeriske sjøpassordningens funksjon:

Et viktig metodisk aspekt ved denne oppgavens analyse beror på hvor høy prosentandel av skipene som dro fra Bergen til Karibia som hadde algerisk sjøpass siden utgangspunktet for undersøkelsen av selve skipstrafikken starter med sjøpassene, (og magistratens attestprotokoll i perioden man mangler en oversikt over utstedte sjøpass). Hvis det er en liten andel av skipene som innehar sjøpass, er kilden lite representativ eller egnet for en empirisk undersøkelse. Tidligere forskning (Gøbel 1982, Andersen 2000) viser at nærmest alle skip i utenlandsk trafikk hadde sjøpass, mens Hernæs (1996) har vist at en viss mengde trafikk mellom for eksempel Guinea og Vestindia skjedde uten sjøpass. Dette er ikke blitt undersøkt og med det kildeutvalget som er blitt gjort og de avgrensningene det medfører, faller det utenfor denne oppgavens rammer. Sammen med den antatte smuglingen som det har blitt vist til av for eksempel Westergaard (1917), Dagny Jørgensen (1935) vil man her ta forbehold om at tallene kan ha vært større. Tallene som blir presentert i denne oppgaven kan derfor antas å være minimumstall.

¹⁵⁶ Sætra 1985, Østum 2008: 31

Sjøpassordningen var en måte for styresmaktene i København å møte problemet med kapring av skip som skulle seile i Middelhavet eller til Vestindia eller Guinea. I sin artikkel i Bochum-boken fra 2010 diskuterer Erik Gøbel hvordan sjøpassordningen var en måte å produsere sikkerhet for dansk-norske innbyggere i internasjonalt farvann.¹⁵⁷ Både Gøbel og Fossen har poengtert at kapring var et begrenset problem for danske skip på 1600 tallet fordi den dansk-norske skipstrafikken i Middelhavet var så liten i omfang.¹⁵⁸ Fossen har poengtert at usikkerheten som følge av kapringen i seg selv var en grunnene til at det var liten trafikk. De forskjellige avtalene med Barbareskstatene holdt med unntak av tre episoder. Det var konfliktene med Algerie i perioden fra 1769-1772, Tripolis 1796-1797 og Tunis i 1800- 1802.¹⁵⁹ Hver gang skyldtes konflikten at den aktuelle Barbareskstaten ville ha mer penger. Det danske svaret var alltid nei, dansk-norske skip ble kapret, og til slutt endte det likevel med at tributten økte. I anledning freden med Algerie av 10. august 1754, hadde kongen en gave i form av kanonkuler, kanoner og krutt til en verdi av rundt 58 000 riksdaler og en årlig tributt på 28 000 rd.¹⁶⁰ I 1790-årene hadde tributten økt så mye at avtalen kostet Danmark –Norge 87 500 rd. årlig.¹⁶¹

Inngåelsen av denne fredsavtalen medførte altså en stor økonomisk forpliktelse på vegne av Danmark-Norge. Hvordan ville den dansk-norske staten skaffe midler til avtalen om fri passasje? Som Sandvik påpeker i sin behandling av ekstraskatten fra 1762 stod det dårlig til med statsfinansene.¹⁶² Dette skyldtes kostnadene med å måtte ha store tropper stående i Holsten i anledning Syvårskrigen, uteblitte lån fra Frankrike og feilslåtte økonomiske tiltak.¹⁶³ Hvis tributten skulle tjenes inn igjen måtte også volumet av skipstrafikken øke slik at avgiftene på skipstrafikken og fortollingen av varene som ble fraktet av skipene kunne gi midler til statskassen. Som en del av den merkantilistiske tankegangen var det strenge føringer for hvem som kunne få sjøpass, en forordning som gikk ut første mai 1747 (*Forordning og Reglement angaaende de algierske Søe = Passer*) igjen en viktig stipulasjon at de som hadde algerisk sjøpass var dansk-norske borgere. Forordningen og reglementet er således

¹⁵⁷ Gøbel 2010

¹⁵⁸ Fossen 1979 :234, Gøbel 2010 :165

¹⁵⁹ Gøbel 2000 : 353

¹⁶⁰ Fossen 1979 : 249

¹⁶¹ Fossen 1979 : 255

¹⁶² Sandvik 1975: 9

¹⁶³ *ibid*

utsendt for å påse at passordningen ikke ble misbrukt

"Giøre alle vitterlig... de Skibe som tilhøre Vore egne Undersaatter med særdeles Søe =Passe skulle være forsynede, hvorved de deres Fart og Reise, uden dertil af de Algierske Skibe, at vore forhindrede, overalt sikkert kunde fortsætte".¹⁶⁴

I punkt to av forordningen vektlegges det at alle skip som får innvilget sjøpass må være heleid av dansk-norske undersåtter og utstyrt for deres regning, det eneste unntaket som gis for utlendinger er om de har slått seg ned i riket som undersått og "holdt Dug og Disk" der, det vil si at de skulle være bofaste i riket.¹⁶⁵ Det unntaket var gjerne logisk da det ga rom for alle innbyggerne som igjennom årene kom fra andre land og tok borgerskap i byene (Jørgen Thormøhlen og Henrich Carl von Schimmelmänn burde vel tjene som eksempler her).

Kravet om at ingen utenlandske aktører skulle være partseiere i skip kan forstås på to måter. På den ene siden ville ikke dansk-norske myndigheter at eventuelle inntekter fra seilassen gikk til fremmede makters innbyggere, det var tross alt myndighetene som finansierte fredsavtalen. Samtidig kunne det potensielt ha svekket dansk nøytralitetsfart om skipene var eid av innbyggere fra land som var involvert i de forskjellige krigene som gav dansk-norsk skipstrafikk så gode konjunkturer. Statens kontrollbehov ble da også videreført i punkt fire av forordningen, hvor det var to hovedpoeng som ble presentert. For det første skulle det ved overdragelse av parter i skip eller last ved enten salg eller arv, øyeblikkelig bli innmeldt til Kommersekollegiet via magistraten. Hvis en av de to hovedrederne skulle falle fra, måtte en annen av de største partsrederne fremlegge en ed for magistraten. Hvis det også kom til nye partsredere skulle det søkes om nytt sjøpass.¹⁶⁶

Ut i fra avtalens 12 punkter vil det være en rimelig tolkning at styresmaktene ønsket en streng kontroll med sjøpassene. De ønsket tydeligvis ikke noen spekulasjon med kjøp og salg av passene som under noen omstendighet kunne svekke ordningen med sjøpass, og som en konsekvens av det skade handelen i Middelhavet, Vestindia og Afrika. Sjøpassordningen var en kontrakt mellom den dansk-norske staten og

¹⁶⁴. Forordning og reglement angaaende de Algierske Søe =passer FogAaB 1747:34 -37

¹⁶⁵ <http://www.zeus2.dk/ordbog.htm>

¹⁶⁶ Kong Frederik den Syvendes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1776 : Forordning og reglement angaaende de Algierske Søe =passer :34 -37

andre stater på den ene siden, og reglementet for avtalen var en kontrakt mellom monarkiet og dets innbyggere, noe som sanksjonene som blir presentert i fire av de tolv punktene er en klar indikasjon på. I forhold til spørsmålet om sjøpassenes representativitet, vil det ut ifra kostnadene ved anskaffelse av sjøpass, og sanksjonene ved misbruk av passene, være en rimelig antagelse at rederne ikke søkte om sjøpass hvis ikke en reise var planlagt. Ut i fra den historiske bakgrunnen med trusselbildet fra Barbareskstatene er det på den annen side også lite sannsynlig at det var en stor andel av redere og kjøpmenn som valgte å sende skip og last til Vestindia uten sjøpass. I tillegg var det fra mars 1748 lovpålagt for alle skip som skulle seile sør for Cape Finisterre å ha et algerisk sjøpass.¹⁶⁷ Dette gjør sannsynligheten for at noen skulle ha sendt skip uten sjøpass enda mindre, noe som imidlertid ikke kan utelukkes. Oppsummert kan man ha en tredelt tese i forhold til undersøkelsene av ord burde det kunne gå an å anta at 1 Det kunne være naturlig å anta at handelen mellom Bergen og koloniene i Vestindia hadde en positiv utvikling i denne perioden. Avviklingen av det VGKs handelsmonopol i 1754, en tryggere reiserute gjennom tributordningen med Barbareskstatene, opprettelsen av et sukkerraffineri i Bergen, samt det generelle oppsvinget i utenrikshandelen og middelhavsfarten er alle faktorer som bør nevnes i denne sammenhengen. Men hvordan la så styresmaktene nå forholdene til rette?

1750 årenes viktigste endringer i rammeverket:

Den 30. august 1754 ble det utstedt en interimsplakat hvor handelen med koloniene i Vestindia og Christiansborg fort på kysten av Guinea ble gjort lovlig for alle dansk-norske innbyggere (*alle vore kiære og tro undersaatte*). I plakaten fremkom det at de som ville handle med slaver i trekanthandel ville få benytte seg av alle kompaniets privilegier, som toll og andre avgiftsfordeler. I tillegg til varer produsert i Danmark fikk man også muligheten til å selge varer fra Asia. Et kriterium var dog at man hadde et sjøpass, som ved denne forordningen ble prissatt til 2 riksdaler pr kommerselst.¹⁶⁸ Denne avgiften skulle betales ved Kompaniets kontor ved Christianshavn i København hvor så passet ville bli utstedt av

¹⁶⁷ Gøbel 2010: 180

¹⁶⁸ FAaB 1754: 54 -57

kommersekollegiet.¹⁶⁹ Handelsbetingelsene ble videre regulert med en ny plakat den 19. oktober samme år, hvor kompaniets monopol på sukker ble opphevet. Dette monopolet utgikk ifølge plakaten ved årsskiftet. Det ble nå lovlig for borgere å opprette raffinerier utenfor København.¹⁷⁰ Men alt sukker skulle altså gå via København.¹⁷¹

To nye forordninger i 1755 representerte en videreføring og utvikling av rammene for handelen med koloniene. I forordningen av 22. april 1755 ble det presisert en del regler for handel med de amerikanske koloniene. De viktigste punktene i henhold til denne fremstillingen, var henholdsvis punkt to, tre og fire. I forordningens andre punkt ble det fastslått at eksporterte livsnødvendigheter skulle være innenlandske og fritatt for toll (*og detslige paalegg deraf*), noe som innenlandskproduserte varer også skulle være ifølge forordningens tredje punkt.¹⁷² Varer som var blitt importert via Det østindiske kompaniet skulle også unntas for toll såfremt de var kjøpt i København.¹⁷³ Varer som var en nødvendighet for kolonistene i Vestindia, men som enten ikke enda ble produsert der eller som ble produsert, men ikke i tilstrekkelig mengde, kunne kjøpes fra fremmede steder mot en toll på henholdsvis fire og seks prosent av varens verdi.¹⁷⁴ I tillegg til alle unntakene for toll og avgifter, som var kunngjort, satset sentralmakten altså på nok en ordning som skulle styrke handelen mellom moderlandet og koloniene. Disse punktene i forordningen viser i henhold til hva slags politikk regjeringen førte (merkantilisme eller liberalisme) at man fjernet tollmurene innad i riket, men beholdt hovedsakelig tollmuren mot utenlandske aktører. Både for plantasjeieerne på St. Croix og bergenske redere/kjøpmenn må denne forordningen ha vært en gavepakke. I et klagebrev til C. A. Plessen i 1740-årene hadde presten og plantasjeieeren Hans Jacob Ottesen Stoud, klaget på prisene på en del livsnødvendige varer, som kjøtt fisk og smør, og spurt om det ikke kunne vært mulig for handel med norske skip som kunne levere trelast og livsnødvendigheter.¹⁷⁵ Det var med andre ord sannsynligvis et marked for norske eksport.

¹⁶⁹ *ibid*

¹⁷⁰ FAaB 1754: 83 -85

¹⁷¹ *ibid*

¹⁷² FAaB 1755: 92-93

¹⁷³ *ibid*

¹⁷⁴ FAaB 1755: 93-94

¹⁷⁵ Westergaard 1917: 224-225

I forordningen av 16. september samme år ble det lokket med 500 riksdaler i premie til alle som sendte skip med varer til Vestindia for minimum 5000 riksdaler i danske varer til kolonistene.¹⁷⁶ Dette tilbudet varte til slutten av mai 1756. Sentralmakten så altså ut til å satse mye på en økning i handelen med de vestindiske koloniene. Men hvordan responderte så bergenske kjøpmenn og redere på de nye handelsmulighetene? Med de nye mulighetene og incentivene skulle man anta at bergenske redere ville fatte interesse for å sende skip og last til Vestindia. Men ved et gjennomsyn av sjøpassene og tollregnskapene i denne perioden ser det ikke ut til å ha gitt et umiddelbart utslag, og ifølge sjøpassprotokollen var det ingen innvilgede sjøpass eller søknader fra Bergen. En mulig forklaring eller medvirkende årsak til at det ikke ble et oppsving i handelen var at sukkerimporten fortsatt var forbeholdt raffineriene i København. Sukker som ble (lovlig) innført til Bergen kom fra København og da hovedsakelig fra raffineriet til politikeren og storkjøpmannen Schimmelmann.¹⁷⁷ Det var altså andre varer som måtte bli en eventuell katalysator for en økning i handelen mellom Bergen og Vestindia.

Utviklingen og omfanget av overfarten mellom Bergen og Vestindia fra 1754 til 1759

Så langt i dette kapitlet er det blitt redegjort for de viktigste endringene i de politiske betingelsene for handel med Vestindia i 1750-årene.

3. Hvor mange skip reiste fra Bergen til Vestindia i perioden 1754 til 1759?
4. Hva slags handelsmønstre kan vi se ut i fra dette? Dro alle skip direkte tur retur, eller la de inn andre stopp underveis?
5. Hva slags varer ble importert og eksportert?
6. Hva slags eierforhold var det i de involverte skipene?

For å svare på disse fire spørsmålene om skipstrafikken har det blitt lagt opp til å analysere ut i fra tre kategorier : a) skipstrafikk, b) eierskap og c) last. Hver av disse tre kategoriene har igjen underkategorier med egne underspørsmål som vil bli tatt opp underveis i teksten.

[kategori a: skip og skipstrafikk:](#)

¹⁷⁶ FAaB 1755 129-130

¹⁷⁷ Sveistrup & Willerslev 1945

Skipstrafikken mellom Bergen og Vestindia i 1750 årene

Skip	Hovedreder	Skipper	Størrelse (Kml)	Utreise	Hjemreise	Sjøpass
<i>Jomfrue Catharina</i>	David Frich	Christian Lahausen	25		xx/08 1758 ¹⁷⁸	Ja
<i>Die stadt Bergen</i>	Anders Dishingtun	Jens Lax	100	Utreise fra Amsterdam		Ja, men ikke til St Croix
<i>Jomfrue Catharina</i>	David Frich	Christian Lahausen	25	23/11 - 1758	Forlist	Ja
<i>Den Elskelige Jomfrue</i>	Ukjent	Christian Nielsen Alandt		00/01.1759	Nei	Ja

Kommersekollegiets Sjøpassprotokoller 1747 -1771, Bergen Tollregnskaper 1759-1771 SMB, Tore Nilsen foreløpig upublisert manus om Anders Dishingtun

1. Skip som gikk mellom Bergen og Vestindia: hvilke og hvor mange?
2. Gikk noen av skipene kun i trafikk en gang?
3. Var det enkelte skip som dominerte handelen?
4. Gikk alle skip direkte tur-retur?
5. Suksessrate for turer (hvor mange skip fikk seile tur/retur uten å bli kapret eller forlise av andre årsaker?)
6. Gjennomsnittstonnasje for skipene,

For å svare på det første spørsmålet om på hvilke skip som deltok og hvor stort kan man se i tabellen over, at det det kun var fire reiser fordelt på tre forskjellige skip som gikk mellom Bergen og Vestindia i 1750-årene. I og med at handelen først ble frigitt i 1754 så var det naturlig at det frem til den tid ikke var noe utstrakt trafikk til Vestindia. Men det skulle altså gå nesten 3 år før den første søknaden kom fra Bergen.

Av de tre skipene var det kun *Jomfru Catharina* som gikk mer enn en gang.

Spørsmål nummer tre om noen av skipene dominerte handelen blir med et så lite utvalg strengt tatt overflødig. Når det gjelder det siste spørsmålet i kategorien skip og skipstrafikk om suksessrate for skipene, så lå den på femti prosent.

Stadt Bergen ble både kapret av et britisk fartøy videre bøtelagt for å ha manglet riktig sjøpass.¹⁷⁹ (skipper Jens Lax ble senere frifunnet) Videre strandet *Jomfrue*

¹⁷⁸ Det er dessverre en lakune i kopien av tollrenskapene. XX stårfor ukjent verdi.

¹⁷⁹ Nilsen, Tore upublisert manus om Jacob Dischingtun : 160-161

Catharina på sin andre tilbaketur fra St Croix og måtte kondemneres.¹⁸⁰ Den første overfarten til Jomfrue Catarina og den Elskelige Jomfrue sitt gjesteopphold i Bergen gikk derimot begge greit. Stadt Bergens overfart til St Croix startet i Amsterdam og gikk via den nederlandske kolonien St. Eustatius. På sin andre tilbaketur var Jomfrue Catharina på vei til København, og ville derfor heller ikke falt inn under ene reise som gikk direkte tur-retur.¹⁸¹

Kategori b. Eierskap

1. Skip som var heleid av borgere fra Bergen
2. Skip som var heleid av en enkelt reder
3. Skip som var eid delvis av bergenske redere og delvis av partsredere fra andre byer

I 1757 var hovedreder David Frich den første bergensbaserte rederen som sendte en søknad til Kommersekollegiet om algerisk sjøpass for å reise til Vestindia for skipet *Jomfru Catharina*. Frich må ha vært var på mulighetene med handel med de vestindiske koloniene da, siden han også var en av medeierne i sukkerraffineriet som var startet opp bare noen få år før. Frich var eneeier i skipet, og således den første rederen som prøvde å sende et skip i trafikk mellom Bergen alene siden Thormøhlens glansdager. Skipet *Den elskelige jomfrue* var eid av en reder på St. Croix og oppfyller således ikke kriteriene i kategori bs første spørsmål. Videre eierskap i det skipet har det dessverre ikke vært mulig å undersøke. i Stad Bergen var i følge Nilsens undersøkelser eid alene av Dischingtun.¹⁸²

Hvordan var det så med lasten i skipene?

Kategori c. Last/varer

1. Innkommende varer til Bergen fra Vestindia (hvilke varer går igjen?)

Da Stadt Bergen losset av varer inneholdt lasten forskjellig kvantum av dansk og fransk sukker, kaffe og ingefær¹⁸³

2. Utgående varer fra Bergen til Vestindia (hvilke varer går igjen?)

¹⁸⁰ ibid:159

¹⁸¹ ibid

¹⁸² ibid: 161

¹⁸³ ibid:163

I lasten til Lahausen i 1758 var det diverse fiskeslag i forskjellig tilberedt form som saltet sild og røykt laks og trelast. Stadt Bergens last var tatt om bord i Amsterdam og inneholdt blant annet 10 000 tønnebånd i følge Nilsen.

3. Last som var heleid av én eller flere bergenske borgere

Med Lahausens avreise 23 november 1757 var det i tillegg til eneeier Frichs varer også tatt med varer for Christopher Fluge og E. Descehaux¹⁸⁴

4. Andel av last som var tollfri

Slik det fremstår av utgående hovedtollbok for Bergen i 1758 var hoveddelen av lasten tollfri siden den i all hovedsak inneholdt matvarer som diverse typer fiskeslag, kjøtt og smør.

Oppsummert for 1750-årene var det altså kun tre forskjellige skip som gikk fra Bergen til Vestindia. Dishingtuns skip "Stadt Bergen" reiste i tillegg aldri ut fra Bergen med bergenske varer, men fra Amsterdam til Vestindia. Oppsummert var det altså kun en av fire reiser hvor skipet gikk tur/retur Bergen, ett av fire skip som kun gikk fra Vestindia til Bergen, og to reiser hvor skipet gikk fra Bergen til Vestindia men ikke kom tilbake igjen. Noen særlig overfart fra Bergen kan man med andre ord ikke snakke om.

Når det gjelder spørsmålet om man kan se en sammenheng mellom endringene i de juridiske rammene og omfanget av overfarten er det enkleste svaret ut ifra kildegrunnet nei. Samtidig kan det innvendes at de få skipene som gikk i trafikk mellom Bergen og Vestindia neppe hadde gått i trafikk mellom Bergen og Vestindia hvis ikke kompaniets monopol på handelen ble overtatt av staten og sluppet fri, og hvis ikke den algeriske sjøpassordningen hadde gitt skipene en tryggere overfart. Forordningene formet også handelen i vareutvalget. Det andre bergenske skipet som gikk mellom Bergen og Vestindia, "*Jomfrue Catharina*", gikk ut fra Vågen med hovedsakelig *victualier* - livsnødvendigheter som blant annet sild, klippfisk, laks, kjøtt. Dette var varer som ut i fra tredje punkt i forordningen av 22.

¹⁸⁴ utg. tollregnskap 1758, pakke 78

april 1755 var unntatt toll og avgift. Med de vestindiske koloniernes behov for matvarer, og bergenske kjøpmenns tilgang på fisk, samt mulighetene for å bevare fisken så den tålte overfarten (for eksempel klippfisk), burde det vært muligheter for eksport fra Bergen. I lasten hadde også *Jomfrue Catharina* med seg manufakturvarer som talg og talglys (denne typen vare var også unntatt fra toll), og noen få innkjøpte varer fra København.¹⁸⁵ Siden varene var tollfrie gav tollregnskapene for Bergen heller ikke en eksakt verdi på lasten som ble ført ut.

Hva med returlasten? Hvilke varer var det de to bergenske skipene kom tilbake med? Import av sukkeret, som var koloniernes fremste eksportartikkel, var forbeholdt København, og sukkeret kom via raffineriet til Schimmelmann (eller ble smuglet inn av nederlandske skip og fikk ikke den samme innvirkningen på den bergenske skipstrafikken som den københavnske.

Men hvordan ble utviklingen i 1760-årene?

I perioden fra forliset av David Frichs skip *Jomfrue Catharina* til søknaden for skipet *Die Hoffnung* i mars 1762 var det ingen bergenske skip som ifølge sjøpassregisteret søkte algerisk sjøpass for å handle med Vestindia. Så langt var altså reisene med *Jomfrue Catharina* og *Stadt Bergen* i 58/59 unntak fra en ikke-eksisterende handel mellom Bergen og Vestindia i 1750-årene. Både Dischingtuns problemer med myndighetene etter at han ikke hadde et sjøpass spesifisert for handel med de dansk-norske koloniene og David Frichs tap av *Jomfrue Catharina* må ha virket avskrekkende for andre redere som vurderte å sende skip til Vestindia. Thormøhlens uheldige opplevelser var nok heller ikke glemt. Det kan ha vært flere årsaker, som dårlig økonomi blant rederne i Bergen, som gjorde at ikke flere redere satset på en potensielt lukrativ direktehandel med Vestindia enn at de ikke var fornøyd med rammebetingelsene. Disse rammebetingelsene ble endret med en ny forordning niende april 1764

Forordningen av 09.04.1764

Den mest omfattende forordningen som angikk handelen på og med koloniene i Vestindia ble utstedt 9 april 1764.¹⁸⁶ Det var flere viktige forandringer i forutsetningene for å drive handel på og med de vestindiske koloniene som trådte i kraft med denne forordningen. Noen av disse forandringene kan være med å forklare den senere utviklingen som fant sted for bergenske skips vedkommende.

I første kapittel av forordningen ble den tidligere befalingen fra 22. april 1755 gjentatt, hvor alle skip som vil handle med koloniene fra Danmark-Norge måtte være utstedt med sjøpass fra det Vestindiske og Guinesiske general tollkammer. I tillegg skulle det være lov for alle å sende skip til Guineakysten for deretter å seile med slavene til Vestindia. Det var derimot ikke tillatt for skipene å anløpe utenlandske havner med mindre skipet var i den "beviiselig høieste nød". Unntak ble likevel gjort for havnen i Madeira hvor man kunne kjøpe inn nødvendig vin til koloniene. For plantasjeiere som ikke var bosatt i den europeiske delen av Danmark-Norge var det ikke tillatt å eie skip som skulle gå i trafikk mellom Danmark- Norge og de vestindiske koloniene. Disse kunne kun brukes til handel "udi America".¹⁸⁷ Ut i fra den bestemmelsen måtte altså initiativet til handel mellom Bergen og Vestindia komme ifra bergenske redere.

I forordningens andre kapittel er det særlig handelen på St Croix som er tema. I ni punkter tar dette kapittelet for seg anskaffelsen av nødvendige varer til innbyggerne i koloniene.¹⁸⁸ Denne delen er til en viss grad en videreutvikling av forordningen fra 23. desember 1755. Bestemmelsene gir eksempel på behovet for på den ene siden å gjøre det lettere for de dansk-norske innbyggerne i Europa å handle med innbyggerne i koloniene. På den andre side skulle sentralmakten samtidig gjøre den lokale befolkningen til lags, uten å miste kontrollen med handelen og risikere at nøytralitetsfarten ble brutt ved at et annet lands varer ble solgt på øyene. For eksempel kunne krydder, vin og lignende varer være unntatt fra fortolling, men da kun hvis egne dansk-norske skip hadde ført varene til Danmark-Norge for deretter å frakte varene til Vestindia. I tillegg var denne delen av forordningen en oppmykning av befalingen fra tredje juni 1758, som påla skipene å frakte en gitt mengde provisjonsvarer basert på skipenes drektighet. I stedet skulle det nå være

¹⁸⁶ "Angaaende handelen paa Vore Americanske Eilande, og hva i Henseende til Told= Væsenet er at i agttage samt udi Told og Afgift skal betaales", Kong Frederik den Femtes Allernaadigste Forordninger og Aabne Breve for Aar 1764: 41-73.

¹⁸⁷ *ibid*: 44

¹⁸⁸ Angaaende handelen herfra til de Americanske Lande i Almindelighet og i sær paa St. Croix.: 45-48

opp til rederne og kjøpmennene selv å vurdere hvor mye varer de så seg tjent med å bringe til koloniene. Manufakturvarer var også unntatt toll så fremt de var produsert i Danmark-Norge. Verktøy og varer som var nødvendige til sukkerproduksjonen kunne nå gå tollfritt innen det vestindiske området. Kollegiet i København tok med det etter min mening hensyn til den spesielle bosituasjonen i de vestindiske koloniene, hvor det ikke var like lett å anskaffe varer som ideelt sett skulle komme fra moderlandet. Mens varer som var til produksjonen ble tollfrie var det også en differensiering fra fire prosent toll for andre nødvendigheter til en fortolling på åtte prosent av varens verdi for luksusvarer, som »allene til Overdaad henhøre».¹⁸⁹ Varer innkjøpt på andre lands kolonier skulle i følge punkt seks av andre kapittel ilegges en 5 prosents fortolling, det syvende punktet var en oppmykning av lovverket, hvor skip som allerede var i fraktfart i Middelhavet eller Biskayabukten, Spania, Portugal og Frankrike, kunne seile til de vestindiske koloniene og få et pass ved ankomst. Skipet ville da allerede ha et algerisk sjøpass for handel på Middelhavet, men de var avhengige av at en dansk konsul eller visekonsul innvilget dem et sertifikat hvor det ble bekreftet at skipet kun hadde tatt med seg ballast og skipsproviant til mannskapet. Den delen av trafikken vil ut ifra de premissene som er satt for analysen ikke være mulig å svare på.

Intensjonen fra myndighetenes side var tydeligvis at man skulle gjøre det enda lettere for plantasjeene å få omsetning for varene sine samtidig som man ikke skulle bryte prinsippet om at fremmede lands varer helst ikke skulle selges til koloniene.

Forordningens tredje kapittel tok for seg betingelsene handel med andre nasjoners kolonier i Vestindia. I utgangspunktet hadde innbyggerne lov å handle fødevarer (victualier) fra de nordamerikanske koloniene, som levende dyr, mais, korn, hvetemel, og utstyr til produksjonen som tønneband og teglstein. Men det ble pålagt en 5 prosents toll i tillegg til den betingelsen at halvparten av kjøpesummen måtte betales med råsuksker og bomull. Resten kunne betales med rom og melasse som skulle være tillatt for eksport til alle amerikanske steder.¹⁹⁰ Det viktigste punktet i denne delen av forordningen var punkt fire som fastslo at rom som var tre år gammel kunne utskipes fra koloniene til "Vore Riger og lande" mot en toll på 2,5 centum

¹⁸⁹ *ibid*: 46

¹⁹⁰ *ibid*: 49

species og 6 skilling pr pot. Pot var en gammel dansk måleenhet for rom som tilsvarer en liter i volum.¹⁹¹ De femte og sjette punktene handler om betalingsratio for slaver og skattefastsetting på øyene og er ikke relevante for denne oppgaven.

Det fjerde kapittelet i 1764-befalingen tok i fem punkter for seg betingelsene for koloniernes utførsel av varer til Europa. Kort sagt var det forbudt med utførsel av St Croix sine handelsvarer som sukker, bomull og kaffe til andre destinasjoner i Europa enn hjemlandet. Det var heller ikke lov å eksportere varer fra St Croix til St Thomas og St Jan, som nå hadde fått flere unntak fra generelle tollsatser og bestemmelser.¹⁹² Ved brudd på disse reglene skulle varene konfiskeres. I tillegg skulle vedkommende betale 5 riksdaler i bot for hvert 100 pund sukker og 20 riksdaler for tilsvarende mengde bomull. Det mest interessante med denne forordningen er punkt 4, som fastslår at skip som ankommer uten sjøpass, skal regnes som fremmede og ikke få losset av varene sine. I tillegg ville skipet bli konfiskert og 1000 riksdaler gitt i bot. Forsøk på å losse over på et annet skip til sjøs for å slippe toll eller omgå regelverket med pass, ble det på det sterkeste advart mot.

Betingelsene for St Thomas' og St Jans roller som frihavner gitt i det femte kapittelet av 1764-forordningen, er interessante ut ifra spørsmålet om hva som var mest forlokkende for bergenske kjøpmenn: en liberalistisk frihandel –på St. Thomas og St. Jan eller merkantilistisk handel med St. Croix?

Liberalistisk i denne sammenheng er litt misvisende. Det var en form for liberalisme sterkt geografisk avgrenset og med vilkår diktert av statsapparat som fortsatt opererte med merkantilismen som rettesnor for hvordan skipstrafikken og varehandelen skulle utvikles. Når jeg her bruker ordet liberalistisk er det for å vektlegge forskjellen på handelsmulighetene med de tre koloniene. 1764-forordningen gav innbyggere fra alle nasjoner muligheten til å etablere seg på St Jan og St Thomas. I tillegg skulle det være en frihandel med både europeiske og amerikanske varer. Innførsel av varer fra koloniene kunne gjøres av både dansk-norske og utenlandske skip mot en flat avgift på fem prosent. Samtidig kunne både

¹⁹¹ Gammel dansk måleenhet for rumfang: 1 pot = 4 pægle = 0,966 liter offisielt afskaffet i 1907, men brukes synonymt med 1 liter” Denne definisjonen er hentet fra nettsiden Den danske ordbog <http://ordnet.dk/ddo/ordbog?aselect=pot.1&query=pragmatisk> 10/10/11

¹⁹² Angaaende handelen herfra til de Americanske Lande i Almindelighet og i sær paa St. Croix.: 51

dansk-norske og andre nasjoners skip ta med seg varer fra frihandelsøyene som var fortollet ved innførsel, tollfritt til andre "fremmede steder". Handel med St Croix var det derimot kun dansk-norske skip (med godkjente papirer) som fikk delta i. Fra frihavnene til Europa var avgrensningen slik at det kun var dansk-norske skip som gikk til dansk-norske havner som fikk gå til Europa med varer. Det skulle ikke betales toll for produkter på vei til Europa som tidligere var innført fra andre steder til frihandelskoloniene. Unntaket var sukker og bomull, hvor det ble fastsatt en fem prosents toll, som tilsvarte tollene på St. Croix for de samme varene. Dermed ville ikke St. Thomas og St. Jan få et urettferdig handelsfortrinn overfor St Croix. At St Jan og St Thomas fikk andre handelsbetingelser enn St Croix hadde sammenheng med at St Croix generelt var en råstoffleverandør. St Jan og St Thomas hadde derimot sine største fortrinn i havnene sine, hvor et internasjonalt sammensatt borgerskap drev med utstrakt handel.¹⁹³

Så langt har forordningen fra 1764 vist at de tre øyene hadde/skulle ha forskjellige roller i handelen på Vestindia.

Det syvende kapittelet i forordningen tar for seg regelverket og riktige prosedyrer for fortolling på øyene. Det er to aspekt ved dette kapittelet som gjør det relevant og interessant for denne analysen. Det første er de strenge og rigide rutinene for fortollingen. Skipet skulle kontrolleres og forsegles av tollerne ved ankomst, og de nødvendige papirer overleveres innen 24 timer etter forankring. Brøt man forseglingen ville man bli ilagt en bot på 100 riksdaler. Videre ville uriktige oppføringer av varene som skipet transporterte føre til konfiskering av disse. All import og eksport skulle skje ved tollboder ved Fredriksted, hvor tollerne skulle være tilstede ved transaksjonene for å kunne kontrollere at handelen gikk riktig for seg. Varer som ble konfiskert kunne bli kjøpt tilbake av eierne mot kausjon. Varene ble delt inn i kontrabande (varer som ikke var tillatt å innføre) og tillatte varer.. Tillatte varer man manglet papirer for kunne kjøpes tilbake for tollavgiften og et påslag på 10 prosent av varenes verdi.

Til gjengjeld var varer produsert i hjemlandet som fabrikkvarer, manufakturvarer og importerte varer som matprodukter (vin og krydder) og varer fra Asia fortollet i Danmark-Norge, tollfrie ved utfarten. Manufaktur- og fabrikkvarer fra andre nasjoner ble ilagt en tollavgift på fem prosent. Disse varene fikk også en avgift på to prosent

¹⁹³ Green –Pedersen 1975

ved ankomst til havnene i Vestindia

Ifølge den fjerde artikkelen- skulle det ved utførsel fra koloniene til havnene i Danmark-Norge ilegges en flat avgift på fem prosent, med unntak for utførsel av rom og molass-sukker.¹⁹⁴ Varer som var fortollet ved innførsel på koloniene fra andre amerikanske steder skulle være tollfrie.

Ved hjemkomsten fra koloniene skulle det ifølge artikkel 5 betales lastepenger etter drektigheten på skipet på 25 skilling pr skipslest. For skipslasten skulle det betales to og en halv prosents species i avgift av varens verdi hvis varen ikke skulle eksporteres videre til andre land. Ved videre eksport skulle det kun betales én prosent. Disse ratene gjaldt også for 3 år gammel rom fra St. Croix, men da med et tillegg om at for hver konsumerte pot med rom skulle det ilegges en avgift på 6 skilling.¹⁹⁵

På toppen av alle disse avgiftene skulle det også betales en avgift for å ankre opp som ble angitt proporsjonalt etter skipets størrelse. I rederpenger skulle det betales en avgift på 3 skilling pr 100 pund. Tilslutt skulle det betales et gebyr på auksjonen på fire prosent.

Så hva var da de viktigste endringene for bergenske redere, uten å forangripe analysen av handelen slik den utviklet seg i 1760 årene, må det at bergenserne kunne reeksportere rom tollfritt ha vært en viktig faktor. Matvarer kunne de eksportere tollfritt.

3.3.5 Forordningen av 22. april 1767

Regelverket ble ytterlige utviklet og utvidet den 22. april 1767, da St. Thomas og St Jan fikk en bekreftelse på oppmykningen av tollreglene som ble gjort i? 1764-forordningen For utenlandske skip fra Europa og Amerika innebar denne oppmykningen at de kunne handle med varene sine på øyene og gå med returlast til enhver destinasjon de ønsket ("maa have en frie og uhindret handel paa bemeldte frie havne").¹⁹⁶ Da med en fortolling på seks prosent til den dansk-norske statens kasse

¹⁹⁴ FaAB 1764: 70

¹⁹⁶ FaAB 1767: 14

Så hva slags effekt hadde disse forordningene på handelen mellom Bergen og Vestindia? Før vi kan si noe om dette må vi ta en liten omvei og vise skipstrafikkens utvikling mellom Bergen og Vestindia 1760 årene.

3.4.1 En oversikt over skipstrafikken i 1760-årene

Som vist i tabellen nedenfor, ble det i 1760-årene kun innvilget sjøpass for tre skip for å gå i trafikk mellom Bergen og Vestindia, men det ene av skipene er registrert for til sammen fire reiser, slik at antallet sjøpass i perioden blir seks. Av de tre skipene var det bare *Swanen* som var heleid av redere bosatt i Bergen. De to andre skipene, *die Hoffnung - Haabet* og *Anna Birgitha*, var registrert i henholdsvis og København.¹⁹⁷ Ingen av disse fartøyene var eid kun av en enkelt reder. I antall skip skiller ikke trafikken i 1760-årene seg fra 1750-årene. Imidlertid hadde skipstrafikken på 1760-tallet en mer positiv utvikling enn trafikken i tiåret før, både på grunn av en svak økning i omfanget og ikke minst fordi ingen av skipene gikk tapt.

Skipstrafikken mellom Bergen og Vestindia i 1760-årene

Dato Passutstedelse	Skipsnavn	Hovedreder	Skipper	Størrelse (Kml)	Utreise	Hjemreise	Sjøpass
27/03 -1762	<i>Die Hoffnung - Haabet</i>	Barth.Meyer/ Henrich Ravnsberg	Harmen Lipman	53,5 kml	Ikke avgått fra Bergen	Ikke returnert.	Ja
09/09 -1765	<i>Anna Birgitha</i>	Hans Meyer	Michael O. Meyer	57,5 kml	København	16/09 1766	Ja
16/01 – 1767	<i>Anna Birgitha</i>	Hans Meyer	Michael O Meyer	57,5 kml	København	København	Ja
26/01 – 1768	<i>Anna Birgitha</i>	Hans Meyer	Michael O Meyer	57,5 kml	03/03 1768	27/09 1768	Ja
06/02 – 1769	<i>Anna Birgitha</i>	Hans Meyer	Michael O Meyer	57,5 kml	27/02 1769	25/09 1769	ja
25/3 -1769	<i>Swanen</i>	Lauritz Holte Nicolaisen,	Jonas O. Tosche	24 kml	03/04 1769	07/10 1769	Ja

¹⁹⁷ Kommersekollegiet 1735 -1771. Tyske sekretariat Sjøpassprotokoll no 198 (1761 -1762) , 200 (1765 -1766) BSM,

		Lyder W. Nicolaisen					
--	--	------------------------	--	--	--	--	--

¹⁹⁸ - Kilder: Tollregnskap. for Bergen 1760 -1769, pakke -89141, Kommkoll a sjøpassprotokoll 197-202, BSM

Det viktigste skipet i denne perioden var *Anna Birgitha*, som gjennomførte flere fire? reiser. Det første sjøpasset for *Anna Birgitha* ble utstedt av Kommersekollegiet 9. september 1765. Skipet gikk fra København til St Croix 26. januar 1766, og gikk så fra St Croix til Bergen hvor det la inn til fortolling 16. september samme år. Skipet fikk nytt sjøpass i København den 16. januar 1767, men gikk dette året i trafikk mellom København og Vestindia. I 1768 og 1769 gikk skipet mellom Bergen og Vestindia tur-retur. 1769, det året *Swanen* begynte å gå i trafikk mellom de to destinasjonene, ble også det første året hvor et skip som gikk mellom Bergen og Vestindia var heleid av bergenske redere. *Swanen* var for øvrig det minste av de tre skipene som gikk i trafikk i 1760-årene . Stemningen blant rederne i Bergen har tydeligvis vært avventende med tanke på å sende skip. Med minnet om Jørgen Thormøhlens uheldige satsing og David Frichs tap av *Jomfrue Catharina* på skipets andre tur til St Croix, var det gjerne ikke så rart at bergenske redere var skeptiske til å satse skipene sine på overfarten til Vestindia.

Ut i fra den lille økningen i trafikk ser det altså ikke ut til at forordningene fra 1764 og 1767 hadde gitt et umiddelbart positivt utslag for skipstrafikken, til tross for mulighetene for å frakte varer tollfritt var tilstede. Hvordan var det så med bergenske kjøpmenns vilje til å investere i lasten på skipene?

3. 4. 5 Utviklingen av import og eksport i 1760 årene – fra-til

Utviklingen av vareimporten fra Vestindia til Bergen i 1760 årene

Vare	1765	1766	1768	1769
Rom	0	1914,3 anker	301,6 anker	677,6 anker
Verdi:		12442,95 rd.	1960 rd	4404 rd.
Sukker	87175p			
Verdi:	5671 rd			

Brunt sukker	34948 p			
Verdi:				
Pokkenholt	0	6 stk/2000 p	1300 p	4000 p *1
Verdi:		65,7 rd	33 rd 82 s	131 rd 57 s
Bomull	0		1040 p	1280 p
Risengryn	0		9613p	
			518rd 31 s.	

Kilder: tollbok pakke 116 -141 BSM

*1 Videreeksportert til Amsterdam og ikke fortollet.

I den overstående tabellen er totalen av importvolumet av de forskjellige varene regnet ut. Importen av rom er hovedsakelig angitt i anker som tilsvarer 39, 25 liter. Ved importen av varer i 1765 er rom også angitt i andre fatstørrelser som for eksempel oksehoder, fustagier, små fustagier, fat og tønner. I tabellen er alt omregnet til anker for at tabellen skal være oversiktlig. Ifølge norsk historisk leksikon (nettutgaven) tilsvarer et fat (rommål) 930 liter, som igjen da vil gi 23,6 anker.¹⁹⁹ Verdien pr anker er satt til 6,5 riksdaler, da dette var den gjeldende raten ved eksport i 1769. Dette er et gjennomsnitt, da det vil være variasjoner i beregnet verdi på innførsel. Dette er vist i Varer som er angitt å tilhøre interessenter fra redere/kjøpmenn fra København, og dermed angitt å skulle reise videre til København for å bli fortollet der, er ikke tatt med.

Det var flere bergenske kjøpmenn som fikk fraktet varer til Bergen i lasten som var med *Anna Birgitha* tilbake fra Christiansted i 1766. Hovedimporten fra St Croix bestod av rom. Det var også en del sukker med i lasten. Denne var kjøpt inn på St. Thomas. Under ed hadde kapteinen sverget på at sukkeret og brennevinet var fra danske kolonier. København hadde, som tidligere nevnt, en tilnærmet monopolstilling på importen av sukker, regulert gjennom ekstra tollavgifter. Det var også meningen at Bergen skulle få sukkeret sitt via København. Rom som ble importert for eksport til andre riker enn Danmark-Norge var tollfrie etter 1764-forordningen, og nettopp

¹⁹⁹ <http://lokalhistoriewiki.no/index.php/Leksikon:Fat>

denne tollfriheten må ha vært en pådriver for dem som investerte i lasten. Blant dem som hadde investert i denne turen var konsul Kruger som importerte 482 $\frac{3}{5}$ delsanker med rom. Lars Holte og Lyder Wentzel Nicolaysen hadde henholdsvis 264 $\frac{3}{5}$ og 258 $\frac{3}{5}$ anker med dansk vestindisk rom merket for opplag for videre eksport.²⁰⁰ Med en eksportpris på 6,5 riksdaler pr anker ville det gitt en samlet inntekt på 3915 riksdaler for de tre rederne. Disse verdiene ble ikke innregnet i tollregnskapene siden de var tollfrie, og kan legges til verdien på lasten, som i følge tollregnskapene ble beregnet til 2080 riksdaler.²⁰¹ Mye av varene på skipet skulle videre til København og ble da ikke fortollet i Bergen. På den neste reisen, i 1768, var medeierne i lasten (som ikke var redere i skipet) utelukkende bergenske kjøpmenn. Blant disse var Jens Lax, som hadde vært kaptein på *die stadt Bergens* overfart mellom Bergen og Vestindia ti år tidligere. I likhet med Hans Mølle, Hans L. Bredal, Niels Hufseland og Conrad Kruger, hadde han importert en blanding av sukker i forskjellige former som *raat pudder suker*, og *uprepareret Famarin*. I tillegg ble det importert risengryn og rom. Av redernes import av brennevinet var det kun Nils Hufselands rom som ikke skulle reeksporteres. Hufselands rom ble fortollet for 2,5 % rente av en beregnet verdi på rommen pålydende 110,48 riksdaler for 17 anker (altså 6,49 riksdaler pr anker). For dette brennevinet ble det betalt 2,76 riksdaler i fortolling.

I 1769, da *Anna Birgitha* og *Swanen* seilte til St Croix, var allerede videresalget av rom begynt å bli omfattende i den forstand at nesten halvparten av alle skip som forlot Bergen hadde dansk vestindisk rom i lasten. Dette året ble det importert 677 anker med rom, noe som var en fordobling fra 1768. Kaptein Mayer hadde en andel både i Anna Birgithas skip og last, og i lasten til kaptein Tosches skip Swanen, hvor Mayer fikk fraktet 50 $\frac{2}{5}$ anker (20 anker) rom. På sin egen reise fikk Mayer fraktet 178 $\frac{4}{5}$ anker (140 anker) i tillegg til 18000 pund sukker og 4000 pund pukkenholt som skulle videre med skipet til Amsterdam. Hans Mølle hadde eierandeler i begge lastene, men ingen i skipene. Kjøpmannen fikk fraktet 2413 pund råsuksker med Swanen til en verdi av 169 riksdaler og 64 shilling. Med Mayers skip fikk han fraktet en last til en verdi av 1070 riksdaler fordelt på varene sukker, bomull, og tobakk. I tillegg til Mayer og Mølle, fikk Jens Lax fraktet 40 tønner terpentintil en verdi av 80 rd. Skipet var eid av brødrene Nicolaysen og muligens skipper Jonas Olsen Tosche.

²⁰⁰ inng Tollbok 1766 Pakke 121, Kopi ved BSM –

²⁰¹ Ibid

Alle tre hadde last i skipet, og i de to andre skipene som Tosche førte under overfarten til Vestindia i 1770 årene, (Bona Fortuna og Rørøen) hadde Tosche en part. Tosche selv fikk fraktet 8 anker med rom til en verdi av 52 riksdaler. Nicolaysenbrødrene fikk fraktet 389 ½ anker hver i tillegg til andre varer i form av råsukker og brunt råsukker.

Av dem som fikk fraktet varer med *Anna Birgitha* i samme år, fikk Hans Molle fraktet varer for 1000 riksdaler mens de to øvrige interessentene i lasten var styrmann på skipet, Hans Bensen, som fikk importert inn 2 stk størrelse 2/5 anker fortollet til en verdi av 15 riksdaler og 58 shilling. Edvard Seehud fikk 4 stk størrelse 2/5 anker til en verdi av 28 rd 58 s.

Slik jeg tolker dette tallmaterialet var det større miljø som var interessert og villig til å satse penger på vestindiahandel gjennom andres overfart en det var folk som var villig til å investere i skip til å sende over. gjennom de varene som ble tilgjengelig ved å handle med koloniene enn de som var villig til å sende skip

Utviklingen av vareeksporten til Vestindia

Når det gjelder vareeksporten til Vestindia var det i likhet med 50 årene ingen omfattende eksport. Med en så liten eksport til de danske vestindiske koloniene vil det være vanskelig å trekke ut noen tendenser i tallmaterialet, men det som er interessant er hvilke varer som ble eksportert fra Bergen. 1764-forordningen gjorde import av matvarer fra Danmark-Norge tollfrie. Hvilke varer var det så som ble eksportert? I den første overfarten i 1768 hadde kaptein Mayer med seg følgende varer ved fortollingen tredje mars 1768 var *Anna Birgitha* lastet hovedsakelig med matvarer som tålte den lange overfarten.²⁰² Blant disse matvarene var det en overvekt av fisk med 2000 stykker røykte sild, 180 tønner med sei, makrell, og sild. I tillegg 10 skippund 13 lispund og 12 pund tørrfisk, og 10 skipspund, 9 lispund og 4 pund lange. I tillegg til fisken var det også eksportert andre matvarer som lokalt brygget øl, en del røykt kjøtt, som flesk og oksetunger, syltede bær, lokale håndverksprodukter som brent kalk, talg, tauverk, fiskeutstyr, og vadmelskuffer. Sandviks beskrivelse av det norske storborgerskapets eksport synes således å passe til eksporten av varer fra Bergen til koloniene. "Deira eksport av lite foredla

²⁰² Tollregnskapene pakke 132, kopi BSM

råvarer bygde på eit nokså primitivt haustingsbruk, med relativt små investeringar”.²⁰³

Tabell: Mayers tollutklarering fra Bergen 1768.²⁰⁴

1. tørrfisk 10 skp 13 lp, 12 p
2. Langer dito 10 skp, 9 lp 4p
3. Sild 130 tønner
4. Makrell 25 T
5. Sei 25 T
6. Smør 3 skp, 9 lp 6 p
7. Talg 40 skp 11 lp 12 p
8. Talglys 5 skp 12 lp 8 p i 50 kasser
9. Røykt fleisk 22 sider vekt 10 skp 2 lp
10. Røykte oksetunger 354 stk vektig 1 skp 2 l 10 p begge dele i 3 fustagier
11. Røykt sild 2000 stk i 2 fustagier
12. Her brent kalk 276 tønner
13. Bord 100 tylter pr tylt verdi 44 s
14. Muldebær 1 ½ anker udi 3 kasser
15. Tyttebær: 4 kasser og 6 /2 anker
16. Tørre kirsebær 2 lp udi 2 kasser
17. Røkelaks 25 remmer i 1 kasser
18. Her brygget øll 8 ½ tønner
19. Her forarbeidet kuffer avvadmel 68 stk i en fustagie
20. Her slagen tauverk og annet rebslager arbeide af snører, lier og utstyr vektig 250 skp, 19 lp, 12 p i 5 fustagier
21. Her fabrikkert stivelse 285 p i 8 fustagier

Alle varene er registrert etter vekt. "Skp" er n forkortelse for skippund- "lp" er en forkortelse for lispund. P er en forkortelse for pund. T er en forkortelse for tønne. Fustagie eren type tønne.

Alle disse varene var tollfrie og således ideelle for eksport til de vestindiske koloniene. Men de synes også å oppfylle den gode prest i Vestindias ønsker formidlet 20 år tidligere, om at norske skip med matvarer og trelast skulle begynne seile til Vestindia. Men det var ikke bare lokale varer som ble eksportert. En annen vare som ble transportert var fransk vin for en av Michael Meyers kontakter i København, og for den bergenske kjøpmannen Christopher Kramer som hadde et opplag av vin fra 1765.²⁰⁵

"Videre som hand Seneste reise afgiven af Ao. 853 fra Kiøbenhavn indbragte og etter derfra, medhavende Toldsedlers formeld, er der angiven at Skal med ham herfra og

²⁰³ Sandvik 1975: 138

²⁰⁴ utg. Tollregnskap 1768, pakke 132 BSM

²⁰⁵ Tollregnskap pakke 132, BSM

*widere til Westindien udføres for Frantz Henrich Kreutzfelt udi København af hans Oplag 2 oxehoveder og 4 anker fransk Wiin, som er derfra ankommen paa 500 bottellier med pa det udi 8 Fustagier Werdie 166 rd, 64 s deraf 1 molte Recognitions Told 1 rd 64 s”*²⁰⁶

I tillegg til de lokalt produserte råvarene, ble det også tatt med transittvarer, altså varer produsert og kjøpt inn andre plasser for videre eksport som denne nevnte vinen.

I 1769 da både *Anna Birgitha* og *Swanen* fraktet varer frem og tilbake mellom Bergen og Vestindia viser det seg at det i hovedsak var samme type varer som i 1767. Her da varer som trelast, diverse sorter av fisk og kjøtt som var behandlet på forskjellig måte, og manufakturvarer.²⁰⁷

Transittvarer var også i lasten både med *Swanen* og *Anna Birgitha*

Meyer fraktet med seg lerreter fra St Petersburg og Amsterdam for Jens Lax og 30 stk seilduker fra St Petersburg for storkjøpmannen Danchert Krohn og vin for Christopher Kramer

Jonas Olsen Tosche fraktet i tillegg til lokale råvarer også med seg fransk vin for Nicolaysen brødrene, og pussig nok et anker med dansk westindisk rom for Michael O Meyer av ukjente årsaker.

Gjennomgangen av hvilke varer bergenserne hadde å friste med vitner om et rikt utvalg innen mat og andre varer som kunne gå tollfritt til St Croix. Det er

Kategori b Eierskap

Skipet *Anna Birgitha* som markerte starten på en jevn, men begrenset overfart mellom Bergen og Vestindia, var delvis eid av kaptein Michael Olrich Meyer og delvis av? den københavnske rederen Hans Meyer. Initiativet var altså både bergensk og københavnsk. Siden oppgaven ikke har innbefattet personalhistoriske kilder er det umulig å si hvordan Hans og Michael Olrich Meyer kjente hverandre og hvem av de to som tok initiativet til å reise til Vestindia. Men kaptein Meyer fraktet ikke varer kun

²⁰⁶ ibid

²⁰⁷ Tollregnskap 1769, pakke 137 BSM

for egen eller sin medreders regning. Rederne av skipet *Swanen*, Lauritz Holte og Lyder Wentzel Nicolaysen, hadde begge andeler i lasten som Meyer fraktet tilbake fra St Croix og før han fortsatte ferden til København. Nettopp Nicolaysen brødrene kom til å spille en viktig rolle for den transatlantiske overfarten. I 1767 kom det også en søknad fra magistraten i Bergen fra hovedreder Lauritz Holte Nicolaysen og hans skip *Swanen*..

Oppsummering av 1760-årene

Andre halvdel 1760-årene kan sies å være et vendepunkt for handelen mellom Bergen og Vestindia. For mulighetene for handel i Vestindias del innebar det en oppmykning av handelsbetingelsene både ved 1764- og 1767-forordningene og en videreføring av arbeidet som ble gjort i 1750-årene. For de bergenske kjøpmennene ble det også en overgang fra sporadisk til en stabil, men liten trafikk mellom Bergen og koloniene. Overfarten handlet mye om de to skipperne Tosche og Meyer, som samlet stod for all trafikken. Brødrene Nicolaysen som investerte både i egne skip og andres last, og Meyer med både københavnske og bergenske støttespillere, som Hans Meyer, og bergensrederne Conrad Kruger, Jens Lax og Hans Molle. Med et så lite utvalg blir nødvendigvis også alle tendenser som trekkes ut ifra kildematerialet overtydelig i den forstand at selv om Hans Meyer nok var en viktig pådriver for seilasene med *Anna Birgitha*, som stod for 4 av de 6 seilasene fra 1765 – til 1770, skal man ikke overdrive funnet og hevde at bergenske og københavnske redere/kjøpmenn samarbeidet tett i denne perioden. I forhold til utgangspunktet som opererte med antagelsen at Københavns sterke posisjon gikk utover provinsenes handel, kan Hans Meyers samarbeid med Michael Olrich Meyer tyde på at en slik tilnærming var for lite dynamisk og at forholdet mellom bergenske og københavnske handelsfolk kan ha vært tettere enn tidligere antatt.

Fjerde Kapittel: Skipstrafikken 1770 -1780

4.1.1 innledning og problemstilling

Temaet for dette kapittelet er utviklingen og videreføringen av denne handelen i tiåret fra 1770 til 1780. I det forrige analysekapittelet ble det konkludert med at mens 1750-årene ble en tid med omveltning og etablering i rammeverket, ble 1760-årene en tid med videreutvikling av handelsforholdene for Bergen og Vestindia. Disse endringene førte i 1750-årene kun til sporadiske forsøk på handel og først i slutten av 1760-årene kom det til en jevn men beskjeden overfart, og da sentrert på en dansk-norsk gruppering med Michael Olrich Mayer, og en gruppering med Nicolaysen-brødrene og Jonas Olsen Tosche. For å få et overblikk over hvordan handelen utviklet seg og hvilket omfang den fikk i denne perioden, vil følgende seks spørsmål bli drøftet.

1. Hvordan la styresmaktene til rette for å utvikle handelen med koloniene i Vestindia i denne perioden?
2. Var lovgivningen et brudd med den merkantilistiske politikken i form av liberalistiske bestemmelser eller representerte den en videreføring?
3. Hvor mange skip reiste mellom Bergen og Vestindia i perioden 1770 til 1780?
4. Hva slags handelsmønstre kan vi se ut i fra dette? Dro alle skip tur/retur, eller la de inn andre stopp underveis?
5. Hva slags eierforhold var det i de involverte skipene?
6. Hva slags varer ble importert og eksportert?

4.1.2 Endringer i rammeverket.

Som i det forrige analysekapittelet vil det bli startet med en drøfting av spørsmål 5 og 6 om hvordan styresmaktene la til rette for handelen gjennom lovverket, og om disse eventuelle forandringene var et brudd eller en videreføring av den merkantilistiske

politikken. 1770-årene bød som i forrige periode på endringer for handelen med Vestindia. Som vist i forrige kapittel var det en forholdsvis beskjeden trafikk og handel med St Croix og de andre koloniene.

Smugling av sukker til Bergen med nederlandske skip var i følge Willerslev fortsatt et stort problem, og det kom nye forordninger for å bøte på dette.²⁰⁸ Allerede den 23. januar 1770 kom den første forordningen som omhandlet eksporten av råsukker fra St. Croix til København.²⁰⁹ Denne forordningen ble igjen revidert 3. oktober 1771. Fortsatt skulle sukkeret ligge i opplag i fire uker i København etter ankomst fra St Croix, slik at de lokale raffinierene kunne få førstevalg om kjøp.²¹⁰ For plantasjeeierne på St Croix betydde denne forordningen en oppmykning i regelverket. Etter å ha levert 13000 fat med råsukker til hovedstaden, kunne man selge sukker til de nordamerikanske koloniene.²¹¹ I følge Feldbæk var de nordamerikanske koloniene en naturlig samarbeidspartner for St Croix, St Jan og St. Thomas da det var billigere å få byttet varer med dem enn å få dem fraktet til Danmark –Norge.

Den neste viktige forordningen, "*For det indenlandske Skipsbyggeries Opmuntring og Forfremmelse*", kom 18. mars 1776. Intensjonen med denne var å støtte den innenlandske verftsindustrien gjennom avgiftsfordeler for skip som var bygget av dansk-norske verft. Denne forordningen gav ekstra gode betingelser for skipsindustrien i hovedstaden. I København ble båtene belønnet med 16 riksdaler pr kommerselst. I de øvrige delene av tvilling-riket var belønningen på åtte riksdaler.²¹² En annen stipulasjon til fordel for København var at minstemålet for nybygde skip som skulle gå i langfart til Middelhavet og Vestindien i Danmark var på 100 kommerselster mens minstemålet for nybygde skip fra den norske delen i riket var på 150 kommerselster.²¹³ Skipene skulle i tillegg utrustes med et visst antall kanoner (6, 8 eller 12) ut i fra hvor stor plass det var på skipet. Forordningen gav riktig nok et unntak for bygging av mindre defensjonsskip, men da som et supplement til byggingen av større skip.²¹⁴ De mindre defensjonsskipene kunne også

²⁰⁸ Villerslev/Sveidrup 1945 :, Westergaard 1917 Westergaard har poengtert at de norske fjordene gjorde Bergen velegnet for smugling.

²⁰⁹ FaAB:

²¹⁰ FaAB: Plakat 23.10 1771: 179

²¹¹ FaAbB: ibid

²¹² FaAB 1776:59

²¹³ ibid

²¹⁴ ibid ”skjønt ikke saa almindelig, ei heller i betydelig Mænade”

få en godtgjørelse på henholdsvis 8 eller 16 riksdaler, mens ubevæpnede skip kunne få en godtgjørelse på 5 riksdaler pr lest såfremt de var bygget i København. Som en motvekt til belønningen til skip bygd på hjemlige verft, ble det gitt en avgift på tyve riksdaler per kommerselst for skip som var bygd ved et utenlandsk verft, eller som var kjøpt fra et utenlandsk verft, *"eller og paa anden Maade ved nogen Undersaat til Brug Søefarten af Fremmede blive kjøbte og tilforhandlede"*. Betalingen av denne avgiften var et engangstilfelle, enten ved ankomst til en innenlandsk havn eller ved utklarering ved et tollsted hvor på man mottok et bevis for betalingen. Dette beviset skulle sammen med bilbrev, skipsrull, målebrev og andre dokument - for eksempel sjøpass - oppbevares på skipet slik at det kunne kontrolleres ved fortolling. Skip som ikke hadde en attest på at skipet var bygd i Danmark-Norge eller på at avgiften for utenlandsk tonnasje var betalt, skulle i følge forordningen behandles som et fremmed og uprivilegert skip.²¹⁵ For at ikke ordningen skulle bli misbrukt, måtte alle skip som allerede hadde gått i trafikk ha et sertifikat. Dette skulle fås ved edsavleggelse hos den lokale representanten for "øvrigheten", som regel den lokale magistraten eller byfogden. Den fjerde delen av forordningen var rettet spesifikt mot skipstrafikken til Vestindia. Forordningen inneholdt flere begrensninger. Skip som ikke var bygget i Danmark-Norge fikk ikke delta i handelen hvis de ikke tidligere hadde handlet med de danske koloniene.²¹⁶

"og andre indenlandske Skibe, som forhen ikke have faret på Westindien, herefter ikke skal tilstedes, derhen at blive afsendte, eller derfra med ladninger til Europa at blive expederede"

Som med tidligere forordninger inneholdt også denne sanksjoner som ville bli igangsatt hvis befalingen ikke ble overholdt. Et av hovedpunktene som ble poengtert var at rederne selv var ansvarlige for å overholde og se til at skipsdokumentene alltid stemte. Et eksempel var ved eierskifte, hvor det

" skal derover holdes ordentlig Rigtighed i separate dertil indrettede Bøger; hvorudi alle med disse Certificater, Attester, og Beviser forefaldende Forandringeer ved deres Transport til en nye Eier, som P. 111. § 10 er formeldet, skal tilføres."

Rederne var også forpliktet (forbunden) til å melde til nærmeste myndighet hvis skipet skulle bli tapt eller solgt til en annen nasjons innbygger, og hvis mulig overlevere eventuelle nødvendige papirer som hadde overlevd forlis for destruering i

²¹⁵ FaAB 1776: 65

²¹⁶ ibid

protokollene.²¹⁷ Hvis en reder ikke oppfylte disse forpliktelsene og seilte under dansk flagg med et utenlandsk innkjøpt skip og ikke hadde betalte de nødvendige avgifter (20 riksdaler pr kommerseselester), risikerte rederen at skipet ville bli konfiskert og gitt til vedkommende som hadde opplyst og bevist for myndighetene om dette.²¹⁸ Rederen ville og bli oppfattet som "Vore befalingers modvillige Overtrædere". En motvillig overtredere kan forståes som et alternativ til forræderi, som var langt verre. Betydningen av å bli stemplet som forræder rent juridisk betydde tap av blant annet gods gull og ære.²¹⁹

Tore Nilsen har i en artikkel om skipsbygging i Bergen poengtert at forordningen ikke fikk noen innvirkning på selve skipsbyggingen lokalt. Det var flere årsaker til dette. Blant annet førte utbruddet av den amerikanske frigjøringskrigen 4. juli 1776 til en stor konjunkturoppgang for dansk-norsk skipsfart.²²⁰ Ifølge Nilsen gjorde de nye handelsforholdene at prisene på nye skip økte voldsomt, og det ble kjøpt inn utenlandsk tonnasje for at man ikke skulle gå glipp av de gode konjunktorene mens man ventet på ledig kapasitet hos skipsverftene.²²¹ Avgiften på utenlandske skip ble derfor senket fra 20 til fem riksdaler per lest i 1778, og i 1781 ble begrensningen på hvem som fikk seile til Vestindia og avgiften på innkjøpt utenlandsk tonnasje stoppet.²²² I denne perioden mens forordningen fortsatt var gjeldende, var trafikken på et foreløpig høydepunkt sammenlignet med tidligere perioder.

Skipsfartens omfang skal jeg komme tilbake til. At det ikke ble bygget skip i Bergen betyr ikke at det ikke ble bygget skip for bergenske redere som hadde eller ville ha skip i trafikk mellom Bergen og Vestindia. I følge magistratens attestprotokoll ble fregatten *Haabet* bygget ved skipsverftet i Arendal for bergensrederne Christian Ameln og Diderich Smith. Skipet ble bygget for å gå i trafikk mellom Bergen og koloniene i Vestindia. Dette fremkom også av søknaden til magistraten. Fregatten på 108 cml var blant de tre største som gikk jevnlig i trafikk mellom Bergen og Vestindia. Bare fregatten "*Rørøen*", som ifølge magistratens attestprotokoll og de bergenske

²¹⁷ ibid

²¹⁸ ibid

²¹⁹ I verste fall kunne det å bli dømt som forræder føre til noe ala det det ikke helt sympatiske endeliktet til Struensee. For å ta et noe ekstremt eksempel.

²²⁰ Nilsen, Tore: *Treskipsbygging i bergensområdet 1776-1814* Sjøfartshistorisk årbok Bergen Sjøfartsmuseum 1983: 17

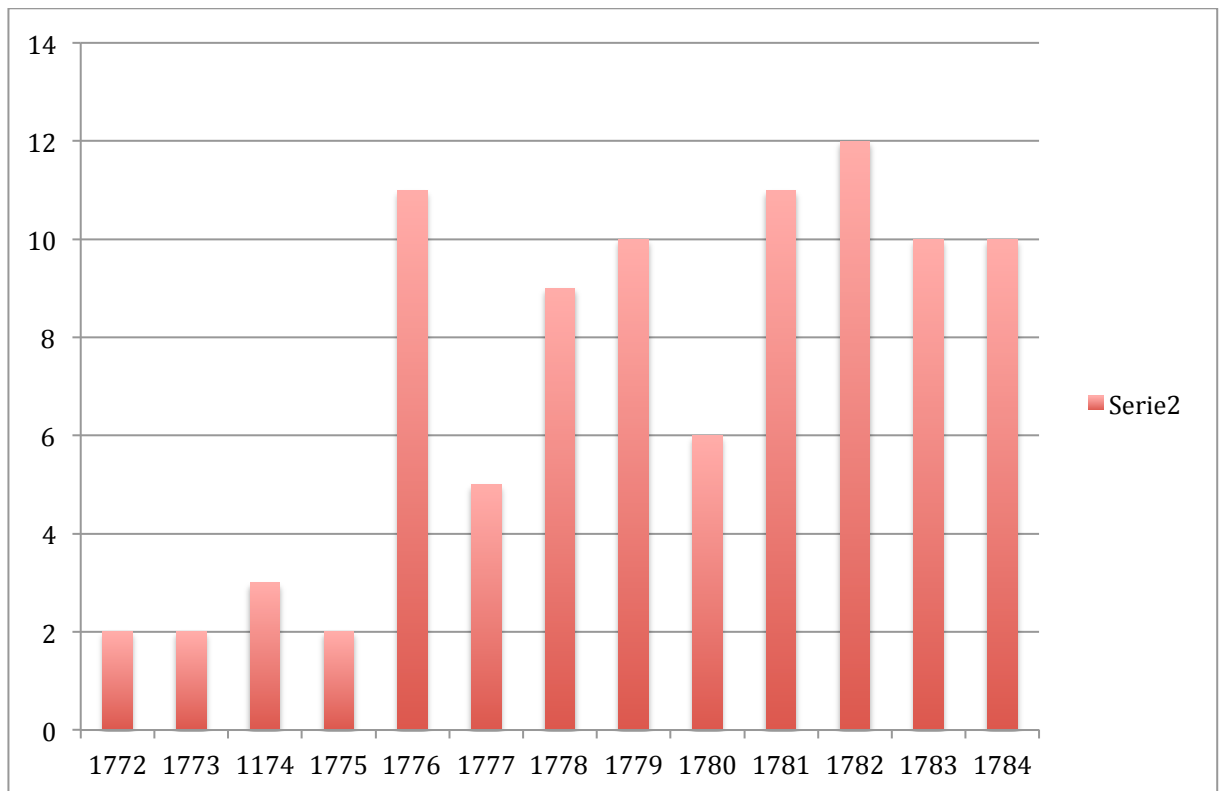
²²¹ Kong Christian den syvendes FaAB 1776: 65

²²² ibid

tollregnskapene ble bygd/kjøpt for brødrene Nicolaysen, Jonas Olsen Tosche og Anders Dishington i 1775, var større. 16 juni 1777 kom da også første søknad om reise til Vestindia fra de to rederne som eide *Haabet*.²²³

Fikk denne forordningen så noen umiddelbar innvirkning på seilingsfrekvensen mellom Bergen og Vestindia?

Tabell 4.1: Antall søknader pr. år



Tabell fra magistratens attestprotokoll.

Hvis man ser på antall søknader i perioden 1772 til 1784, ser man en umiddelbar oppgang av søknader umiddelbart etter innføringen av forordningen. Mens det ble søkt om to pass i 1776 før forordningen, ble det søkt om 9 pass etter innføringen. Mens det hadde blitt søkt om 11 pass totalt fra 1770 frem til forordningen, ble det søkt om 65 pass fra 1776 til 1784.²²⁴ Nå må det likevel påpekes at like mye som en forordning var et uttrykk for statens vilje til å hjelpe og kontrollere utviklingen av skipsfarten, var forordningene et resultat av ytre påvirkning som konjunktorene i

²²³ Magistratens attestprotokoll 16.01.1777 BiB

²²⁴ Magistratens attestprotokoll BiB

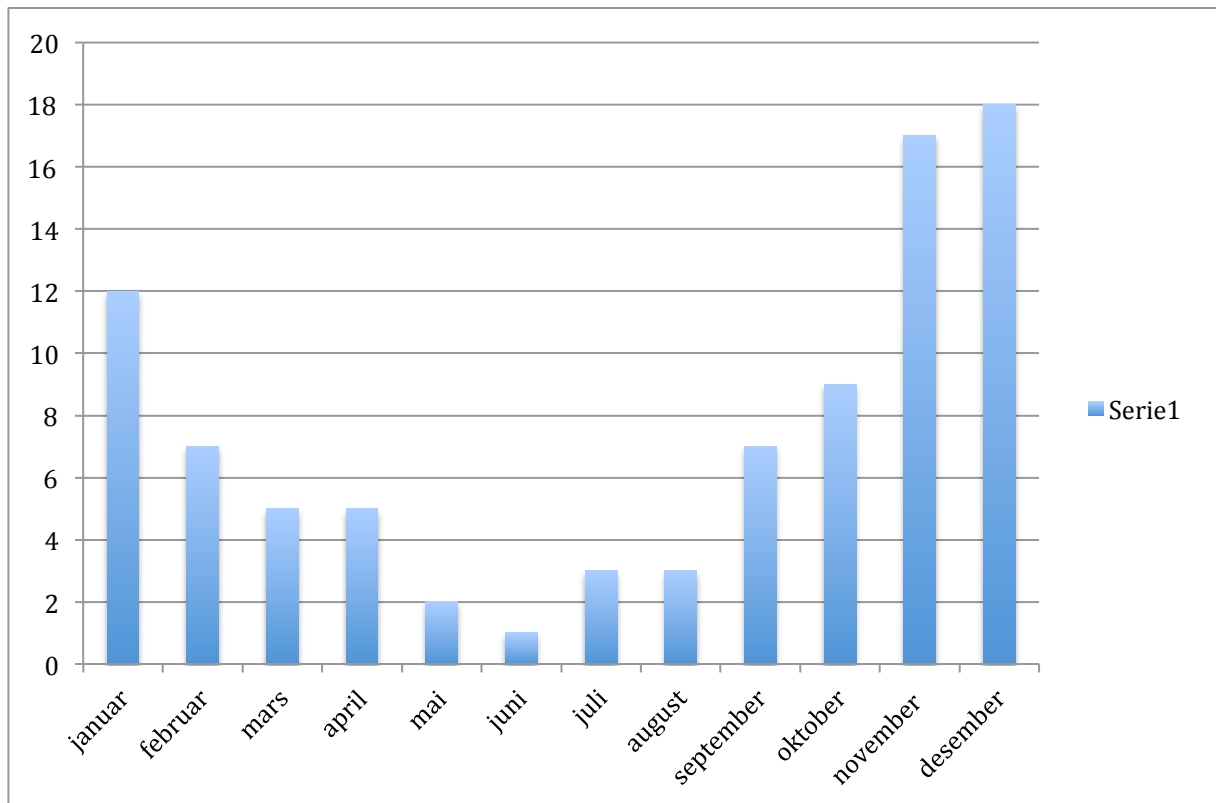
trafikken på grunn av for eksempel krigføring mellom stormaktene og Danmark-Norges evne til å utnytte nøytralitetsfarten.

Det må også presiseres at magistratsprotokollen ikke gir et riktig bilde av den faktiske seilingsfrekvensen mellom Bergen og Vestindia hvis man måler den pr kalenderår. Den tar nemlig a) bare for seg søknader for overfart, og flere av disse søknadene ble sendt på slutten av året og ikke gjennomført før neste kalenderår. Videre har den b) ikke med den delen av overfarten som ble gjort med skip tilhørende andre byer i tvillingrikene.

I tillegg må det tas høyde for at det 1) er søknader som ikke har blitt registrert i protokollen 2) at undertegnende har oversett innføringer i protokollen. Det den derimot viser er hvor mange skip bergenske redere var interessert i å sende ut per år.

For å forklare forskjellen på søknadsfrekvens pr kalenderår mot seilingsfrekvens pr kalenderår kan man sammenligne når på året søknaden ble fremført i rådstueretten med når på året skipene avgikk fra Bergen. Som vi kan se av tabell 4.2 under ble mange av søknadene fremført for rådstueretten i månedene november og desember. Hvorfor det ble søkt mest om vintermånedene er uvisst, men det kan være fordi det tok rundt to måneder fra søknad hos magistraten til avreise og at seilingsforholdene rundt januar – mars var optimale. En annen mulighet kan være at det for eksempel tok lenger tid å få ladning/last om sommeren enn om høsten, som vist i kapittel to (eller en kombinasjon av disse to årsakene). Om dette har vært avgjørende er umulig å avgjøre ut ifra det anvendte kildematerialet, men det er i hvert fall en av flere muligheter. En annen årsak kan være at korsarene var mest aktive fra april til oktober, og tidlig avreise kan ha minsket muligheten for at man skulle bli kapret (fredsavtale eller ikke).

Tabell 4.2: sjøpassssøknader per måned:



Antall skip det ble søkt sjøpass for og gjennomsnittstonnasje.

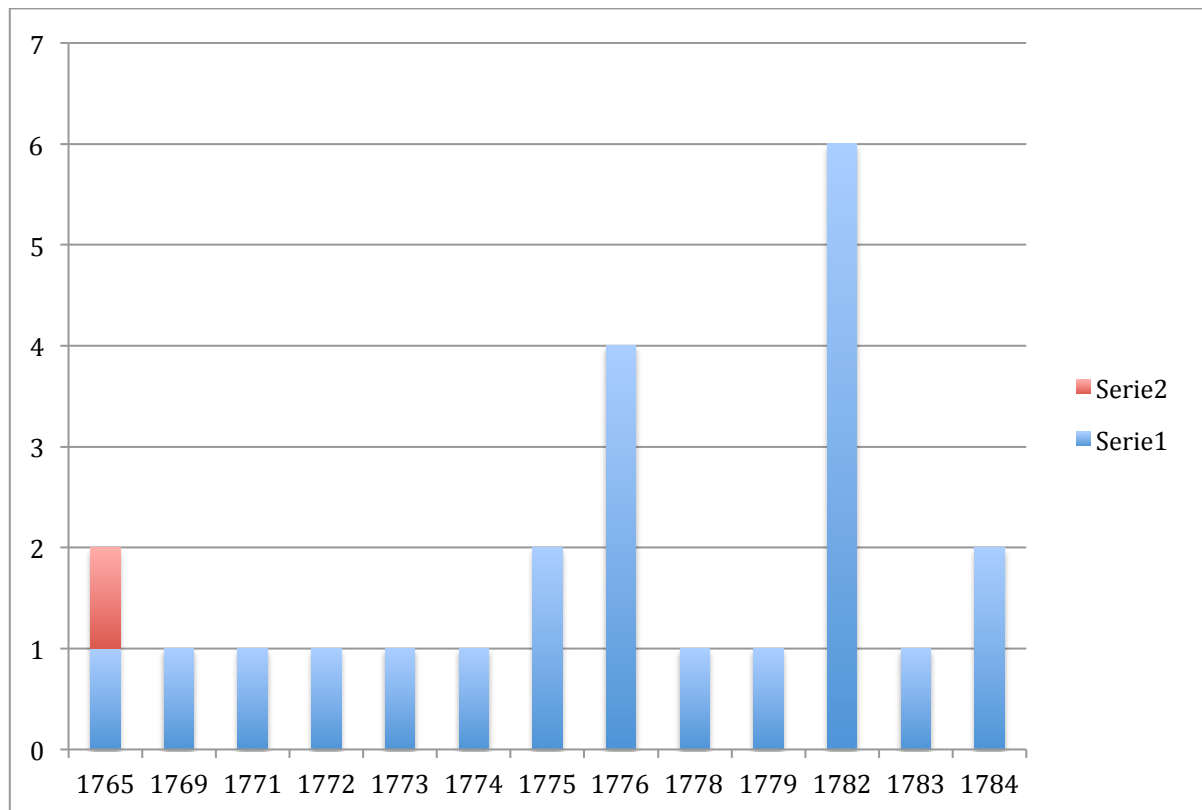
Antall forskjellige skip: 29.

1. *Anna Birgitha* 64 cml , 1765
2. *Swanen*, 25 ½ cml 1769
3. *Bones Fortuna* 60 1771
4. *Fridericks*, 46 cml 1772
5. *Ebenetzer* ,43 cml,1773
6. *Ebenetzer* ,41 ½ cml 1776
7. *Rørøen* 119 ½ cml ,1775
8. *Emmanuel* 23 1/2 cml, 1775
9. *Ahlida Maria* 58 ½ cml, 1776
10. *Haabet* 102 cml, 1777
11. *Dorothea* 30 cml 1776
12. *De Frede* 67 cml 1776
13. *Concordia* 47 ½ cml 1778
14. *Klippen* 55 ½ cml, 1779
15. *Martha Margaritha* 113 ½ cml 1782
16. *Margaretha Boleta* 40 ½ 1782
17. *Stadsbergen* 104 cml (Amsterdam) 1782
18. *Prestina linte* 78 ½ 1782
19. *Jomfrue Cornelia* 76 1782
20. *Frau Anna Teberha* 78 ½ 1782

- 21. *De sex søsknene* 85 cml , 1783
- 22. *Den Bergenske Galley* 107 ½ cml 1782
- 23. *De fem wønnen* X cml 1783
- 24. *Anna Rebecca* 78 ½ cml , 1784
- 25. *St Johannes* X cml 32 lester?
- 26. *Kong Harald Hårfagre* 88 cml 1784
- 27. *Beata Fortuna* 41 cml 1784
- 28. *Anna magdalena* 101 cml 1784
- 29. *Anna Catharina* 77 ½ cml 1785

Av totalt 29 skip som søkte sjøpass i Bergen for handel med koloniene i Vestindia var det 15 skip i perioden etter opphevelsen av begrensningene på Vestindiatrafikken ble opphevet 1781. Spørsmålet om merkantilisme eller liberalisme kommer opp igjen her. Forordningen viser etter mitt syn den pragmatiske innstillingen fra styresmaktene til den merkantilistiske verktøykassen. Denne viljen til først å etablere et regelverk for deretter å gi lovverket løsere tøyler for deretter å stramme inn igjen, synes å være en gjentakende trend slik jeg leser utviklingen ut i fra forordningene.

Tabell 4.3 Innslag av nye skip per år fra 1765 til 1784:

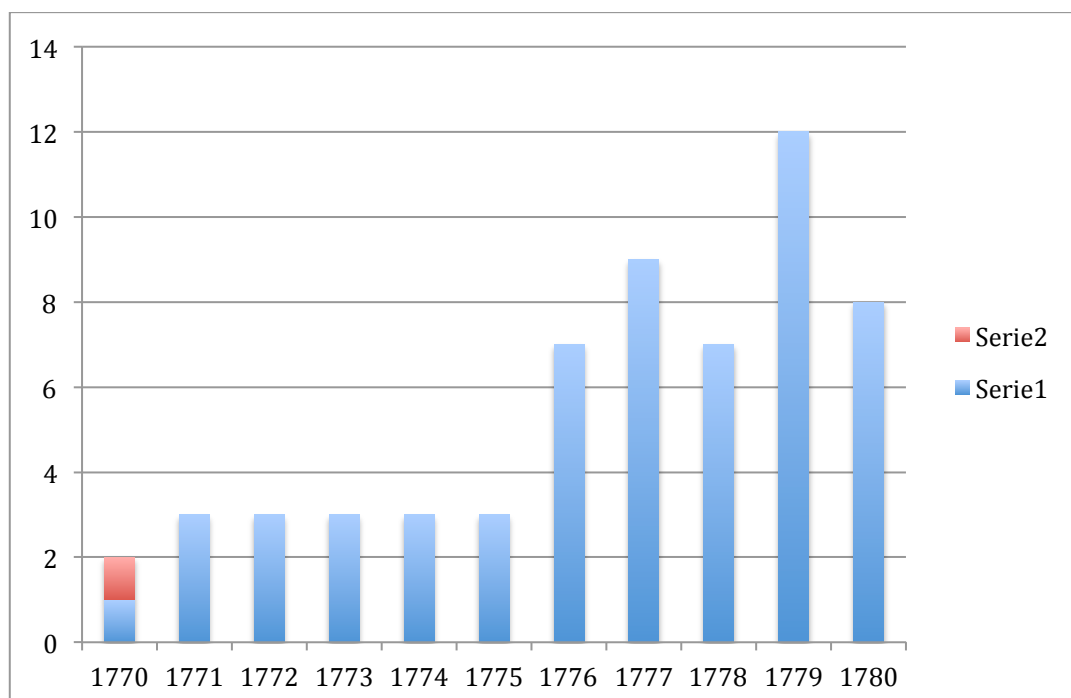


Magistratens attestprotokoll. I tabellen er alle år hvor det ikke ble søkt om sjøpass for nye skip tatt ut.

I magistratens attestprotokoll ble det i perioden 1772 til juni 1785 søkt sjøpass for 29 forskjellige skip for overfart mellom Bergen og Vestindia, med en gjennomsnittlig tonnasje på 68,6 kommerseselester. Dette er da den sammenlagte tonnasje (1853 kommerseselester) delt på 27 skip. Skipene *St. Johannes* og *De fem Wenner* er ikke tatt med i utregningen da tonnasje ikke var oppgitt i disse skipenes søknad. Med en verdi på 0 kommerseselester ville det gitt et større avvik enn å ikke ta de med. Den gjennomsnittlige tonnasje fra 1770 til 1780 var 55.9 kommerseselester. På skipene som ble satt i trafikk fra 1781 til 1785 var gjennomsnittsstørrelsen 74,2 kommerseselester. Et skip som ikke er tatt med i oversikten er skipet *Stadt Bergen* på 65 kommerseselester. Hovedrederen for dette skipet søkte to ganger (18. oktober og 1. november 1782) om sjøpass for strekningen London til St. Croix/Grenada med direkteretur Kristiansand via Gluckstadt, Altona eller København. På den andre søknaden ble returen omdestinert til å gjelde for London og Ostende. Da den ikke tok utgangspunkt i avreise fra Bergen er den utelatt for å være tro mot metoden.

Dette gir et utgangspunkt for å se hvordan trafikken utviklet seg i perioden. Hvordan blir så omfanget hvis man sammenligner med tollregnskapene for Bergen?

Tabell 4.4 Antall skip som gikk direkte mellom Bergen og Vestindia



Utviklingen av skipstrafikken mellom Bergen og Vestindia fra 1770 til 1780.

Andre halvdel av 1770-årene ble en voldsom oppgangstid for den bergenske skipstrafikken, og handelen mellom Bergen og Vestindia var intet unntak. I perioden sett under ett var det innledningsvis først og fremst en videreføring av trafikken som ble utviklet i andre halvdel av 1760-årene.

I 1770 gikk det kun ett skip fra Bergen til Vestindia. Dette var Michael O. Meyers skip *Anna Birgitha* som hadde stått for mesteparten av den lille trafikken i andre halvdel av 1760-årene. I Meyers vedlagte Ranconbrev ble det skrevet at han påberegnet seg en reise på fire måneder med direkte reise tur-retur. Den 20. desember 1770 behandlet Kommersekollegiet en søknad fra Meyer om få innvilget algerisk sjøpass.²²⁵ Dette var den første søknaden hvor ikke Hans Meyer selv stod som hovedreder, men altså Michael Olrich Meyer selv som søkte.

I 1771 var det tre turer fra Bergen til Vestindia. Tosche var blitt medeier i skipet *Bones Fortuna*, som med sine 60 kommerselester hadde over dobbel kapasitet av det forrige skipet han førte til Vestindia, *Swanen*. Tosche dro over til Vestindia i både februar og oktober. Det tredje skipet som gikk fra Bergen var den københavnske fregatten *Catharina*, ført av Petter C. Kramer. Dette var det første skipet som var eid utelukkende av interessenter utenfor Bergen siden *Den elskelige Jomfrue*, som i 1759 gikk med varer fra Bergen til St Croix. Tosche og Meyer registrerte utreisevarer den 22. februar. Mens Meyer i hovedsak fraktet varer for seg selv, fraktet Tosche varer for brødrene Nicolaysen.²²⁶ Tosche dro både i februar og den 21 oktober, og var således den første skipperen siden Lahausens reiser med *Jomfre Catarina* som reiste to ganger til Vestindia samme år.²²⁷ Tosche returnerte fra St. Croix syvende juli, men returnerte ikke fra oktober overfarten før tidlig 1772. Meyer på sin side returnerte via København i oktober.

I følge tollregnskapene var det tre skip som ble sendt ut fra Bergen i 1772. I tillegg til Tosche og Meyers skip var det blitt innvilget søknad for skipet *Friderics* på 46

²²⁵ Algeriske Sjøpassprotokoll 20 desember 1770 kopi sjøfa

²²⁶ Tollregnskapene pakke 152, 1772 BSM

²²⁷ Tollregnskapene pakke 148, 1771, BSM

kommerselester. For første gang siden Thormøhlens forpkningsperiode ble det sendt ut tre skip fra Bergen til Vestindia. Av de tre skipene som dro til Vestindia, kom to skip tilbake. Dessverre for Christopher Eege, partsrederne og mannskapet hans var ikke *Fridericks* ett av dem. Forklaringen finner man i et pro memoria i tollregnskapene om en søknad fra Eege til Kommersekollegiet om tilbakebetaling av en del av rancon-pengen. Skipet hadde kommet ut for store problemer under reisen til St Croix og måtte søke nødhavn på Antigua.²²⁸

I 1773 dro *Anna Birgitha* og *Bones Fortuna* tur retur Bergen-St Croix. I tillegg til disse skipene ankom skipet *Else Bolette* fra Kristiansand, ført av skipper Christian Nordberg, som hadde med seg salt for Lyder W. Nicolaysen.²²⁹ Brødrene Nicolaysen var i følge magistratens attestprotokoll hovedeiere både av *Bones Fortuna* og *Fridericks*. Av de seks forskjellige skipene som hadde gått i trafikk mellom Bergen og koloniene fra 1765 stod brødrene Nicolaysen oppført som hovedredere til tre av de fire hjemmehørende i Bergen.

At de to brødrene var vesentlige for utviklingen av den bergenske trafikken til Vestindia blir enda tydeligere når man ser på overfarten i 1774, da brødrene satte inn to nye skip til overfarten. *Rørøen* på 119 kommerselester var en tilnærmet fordobling av *Bones Fortunas* drektighet slik *Bones Fortunas* drektighet var en dobling av drektigheten av Nicolaysen brødrenes første skip *Swanen*. Det andre skipet som brødrene fikk satt i trafikk var skipet *Ebenetzer* på 43 kommerselester. I dette skipet hadde brødrene en samlet eierandel på 50 % av fire parter.²³⁰ I skipet *Rørøen* hadde

²²⁸ tollregnskap pakke 160 1773: Pro Memoria BSM

Da udi af hr: Kammer Raades Erklæring Af fjerde hujus over Skipper Christoper Eeges Ansøgnin om at ham maate tilbage –Betales Rancon Penger af hans og med – Sammende mannskap hyre for 4 måneder Siden han med Skibet, paa hans Reise til Westindien, er strandet på Eilandet Antigua Hare faremeldet, at det forholder Sig saaledes som andraget er, at nemlig Bemeldte Skipper ved sin utgaaende Expedition til Westindien, har betalet Rancon Penger af 6 maaneders hyre Samt at Skibet, efter at det den 20 Februari fra Bergen afsigles, er den 21 april forulyket paa bemeldte Eiland Antigua, og at han aldsaa Under her navigeret i 2 maaneder, for Hvilke alleren han har nydt Maaneder Fange, Saa blive efter saadannen Rancon pengene allene At hvære for de 2 maaneder , fra Skibet seg-edt fra Bergen, og indtil der blev forlist og altsaa ville hr Kammer Raad tilbemeldte skipper udbetale de af hyren oppebaarne Rancon penge for de asrige 4 maaneder med 15 rd 57 s, og farte samene under ene af maanenderes Summer, hvormed denne ordre, tillige - Med faes Qvittering fremlagges, Hvilket han ville lade Supplicanten tilEfteretning bekientgiøre: - Westindisk og guinesisk Rente samt General Told – Kammer den 29 Januari 1774

²²⁹ Tollregnskap, pakke 160, 1773, BSM

²³⁰ Magistratens attestprotokoll 21.01.1773, tollbok pakke 162 1774

Nicolaysen brødrene også overtall i antall parter. Skipet var eid sammen med skipper Tosche og bergenseren Jacob Dishington, som var bosatt i Vestindia.

I 1775 var igjen både *Rørøen* og *Anna Birgitha* i trafikk til Vestindia, og enda et skip ble sendt til Vestindia. Skipet *Emmanuel* tilhørte blant annet Conrad Kruger, som også hadde investert i lasten til *Anna Birgitha*. En annen medreder var Diedrich Nielsen, som eide $\frac{3}{4}$ av *Anna Birgitha*.²³¹ Selv om det nå var flere skip som gikk i trafikk, var det fortsatt ikke noen stor utvikling av omfanget. Det store gjennombruddet kom som tidligere nevnt i 1776.

Utbruddet av den amerikanske frigjøringskrigen og de gode konjunktorene som fulgte med Danmark-Norges nøytralitetspolitikk førte til en sterk økning av deltagende bergenske skip.²³²

I 1776 var antallet deltagende skip 7. I tillegg hadde det dette året vært i alt 11 søknader om sjøpass for Vestindia-fart hos magistraten. Av disse elleve søknadene kom fire fra redere i skip som ikke tidligere hadde vært i Vestindia-trafikk. De fem skipene var *Dorothea*, *de Frede*, *Concordia*, *Alida & Maria* og *Ebenetzer* (tilhørende Jan Swane).

Disse skipene gikk alle i trafikk det året sammen i tillegg til skipene *Anna Birgitha*, *Rørøen*, og *Ebenetzer*,

1777 var med sine ni forskjellige skip et foreløpig toppår da flere av søknadene som ble sendt seint på året resulterte i seilas.²³³ Blant disse ni skipene var et fartøy registrert på St. Thomas. Skipet, som var på vei videre til Amsterdam og ført av skipperen Fredrik Høyelse, hadde med seg rom for Diderich Nielsen og Petter Lexau junior. *Haabet*, på 108 kommerselester, var i følge attestprotokollen til magistraten i likhet med *Rørøen* bygget spesielt med tanke på å gå i Vestindia-trafikk. *De Frede* var den siste tilvekst av skip som var delvis eid av brødrene Nicolaysen. *Ebenetzers* navnesøster og Michael O. Meyers *Anna Birgitha* var også i trafikk. Alle disse kom seg trygt tilbake til Bergen. Det gjorde derimot ikke de to siste skipene *Alida & Maria*

²³¹ Magistratens attestprotokoll, 01.03.1775 BiB, tollbok pakke 177 BSM

²³² Fossen 1979: 646, Nilsen 1986:

²³³ Magistratens attestprotokoll BiB, tollb. Pakke 178-179 BSM

og *Dorothea*. For *Alida & Marias* vedkommende kom det ut for en orkan, gikk på grunn under reisen og gikk lekk.²³⁴

Skipet måtte forlates flere ganger for at mannskapet skulle berge livet, og hjelpsomme mennesker som trådte støttende til forsynte seg samtidig godt av lasten.²³⁵ *Dorothea* ble også utsatt for en av havets mange farer, britiske kaprere. Skipet hadde seilt fra Christiansted på St Croix den 18. august med ladning fylt med 17 fat rom og en del havregryn.²³⁶ Mye av kilden som forteller om hendelsen er uleselig, men i essens måtte skipet slå følge med kaprerene til Tortola etter mistanke fra britiske kaprere om at skipet fraktet nederlandske varer. Skipets ladning ble beslaglagt, men skipet frigitt.

At britiske kaprere mistenkte et dansk-norsk skip for å føre varer under falsk flagg var gjerne ikke ubegrunnet. I følge Feldbæk, som har skrevet om den generelle dansk-norske farten på Vestindia i denne perioden, var realiteten den at de krigende parters varer ble loset inn via St Thomas eller direkte under dekke av dansk flagg og falske papirer via helstatens havner.²³⁷ Det var ifølge Feldbæk de frekkeste og mest uheldige som ble tatt av britiske kaprere. I hvilken kategori tilhørte Jan Swanes skip?²³⁸ Å tro at bergenske redere hadde større kvaler enn andre redere når det kom til å tjene penger vil i hvert fall ikke undertegnede våge å påstå.

I 1778 gikk Frankrike inn på amerikansk side i revolusjonskrigen. I følge Fossen medførte dette at franske båter ikke lenger hadde mulighet til å fiske ved New Foundland, noe som igjen førte til at markedet for fisk i det sørlige Europa ble enda bedre.²³⁹ Mellomhandelen mellom havner i Middelhavet førte til en god generell vekst

²³⁴ Tollregnskap, pakke 178 1777: "formeldte Skib Alida & Maria..Under Orcades, krafsade ...derpaa Strandet? Hvorover Skibet at de fram GrundSøre er blaver Saa anget Lek, der abusagede ham at gibe We ende Reyse, for at faae Skibet Til habn Og repareret, derfor andvist maae der indhavende ladning saa Lange her bliver ooplastet, endtil saadant er opmaalt da hand streg derefter samen igjen medregne og saa hans destinerende reyse efter all faldbeige Bemeldte ladning bestaar, Conform der her igieb overLeveret Told Seddel udi

Og der ti (utvisket) som medgelover 5 Uger med for den medefter den tid Skibet stod på grunding der ssig...og mandskabet for at bierge Livet, maatte flygte Skibet adskillige gange, og dermed ..fant sig folk fra Landet om bord for at vilde hielpe og biærge, hvorved som gik ..Spor af Sparsomhed med waar forwidend Udfalhed der alweda sig foregaar ved slige fatale Omstandighede

²³⁵ ibid

²³⁶ tollregnskap pakke 178, 1777 Magistratens attestprotokoll 06.07.1780

²³⁷ Feldbæk 1997: 97

²³⁸ ibid

²³⁹ Fossen 1979: 646-647

for den bergenske skipsfarten.²⁴⁰ I følge tollregnskapene ble det sendt 6 skip fordelt på 7 turer. *Dorothea* stod for to turer, rederne hadde tydeligvis ikke tatt skrekken etter kapringen året før.²⁴¹ *Anna Birgitha*, som hadde gått fast i trafikk i hele denne perioden, hadde fått ny kaptein da det kom tilbake fra St. Croix via København.²⁴² *Ebenetzer* som gikk i trafikk var det skipet der Jan Swane var hovedreder. Swane-familien hadde dette året altså flere skip i trafikk mellom Bergen og Vestindia enn Nicolaysen brødrene som kun sendte ut *de Frede* dette året.²⁴³ De to siste skipene som gikk i trafikk var henholdsvis *Haabet* og *Concordia*.

I 1779 ble et nytt høydepunkt da bergenske redere sendte 12 skip til Vestindia. Dette året hadde *Concordia* to turer.) *Alida & Maria*, *Rørøen Swanen*, *Anna Bergitha*, *Dorothea*, *Haabet*, og Jonas Tosches nye skip *Klippen* og til sist begge skipene kalt *Ebenetzer*.

I 1780 var det seks skip som gikk fra Bergen, noe som fremstår som relativt få, da konjunktorene ellers tilsa at det burde være gode muligheter for å handle i Vestindia. Nederland hadde også blitt dratt inn i krigen nå da britene mente at de drev og brøt blokaden. Britene annekterte St Eustatius, som hadde vært en god avsetningsplass for nordamerikanske varer. Nederlandske kjøpmenn og redere flyttet til St. Thomas som et resultat av annekteringen. Følgen av dette var at St Thomas overtok som frihandelshovedstad i regionen.²⁴⁴ Med tanke på den dansk-norske nøytralitetsfarten må dette ha vært et en kjempegave for bergenske redere og en kjempemulighet for økt handel. Britene sluttet seg også til det væpnede nøytralitetsforbund samme år.²⁴⁵ Likevel var det, målt i antall utsendte skip fra Bergen, en nedgang fra året før. Disse seks skipene var *Ebenetzer* (Claus Swane) *Alida & Maria*, *Emmanuel*, *Rørøen*, og *Dorothea*. Hvis man ser på antall skip det ble søkt sjøpass for, var ikke nedgangen like stor. Det ble søkt om 7 reiser. Det er ikke usannsynlig at flere av de bergenske skipene har gått i nøytralitetstrafikk i Vestindia noen måneder. Årsaken til at det kan være tilfelle er at ingen av skipene som vanligvis gikk i trafikk mellom Bergen og

²⁴⁰ ibid

²⁴¹ tollregnskap pakke 183-184,1778 BSM

²⁴² Tollregnskap pakke 184, 1778, BSM

²⁴³ ibid

²⁴⁴ ibid

²⁴⁵ Feldbæk 1997:95

Vestindia som for eksempel *Anna Birgitha* og *Haabet* er utgått til andre destinasjoner det året.

Hva slags trender kan man så trekke ut av overfarten mellom Bergen og Vestindia i denne perioden?

Undersøkelse av kategori a: skip og skipstrafikk:

7. Skip som gikk mellom Bergen og Vestindia: hvilke og hvor mange?

Ut i fra det undersøkte tallmaterialet i magistratens attestprotokoll og Bergen tollregnskaper i perioden 1770-80 finner man et minimumsantall på 58 turer fordelt på 17 forskjellige fartøy, hvor 14 hadde hjemmeadresse Bergen. Skipene som ble telt gikk direkte mellom Bergen og Vestindia en vei eller tur-retur. Tur-retur har også blitt talt som en reise. Var det noen skip som dominerte handelen, og gikk noen av skipene kun i trafikk en gang?

Av de 17 forskjellige skipene fordelte antall seilaser seg slik:

1. *Anna Birgitha* 64 kml , 8 turer =512
2. *Rørøen* 119 ½ kml , 6 turer = 717
3. *Dorothea* 30 kml 6 turer = 180
4. *Ebenetzer* ,43 kml, 5 turer = 215
5. *Ebenetzer* ,41 ½ kml 5 turer = 207,5
6. *Ahlida Maria* 58 ½ kml, 4 turer = 234
7. *Haabet* 102 kml, 3 turer = 306
8. *De Frede* 67 kml 3 turer = 201
9. *Bones Fortuna* 60 kml 3 turer = 180
10. *Concordia* 47 ½ kml 3 turer = 142.5
11. *Emmanuel* 23 1/2 kml, 2 turer =47
12. *Klippen* 55 ½ kml, 1 tur = 55,5
13. *Fridericks*, 46 kml 1 tur = 46
14. *Swanen*, 25 ½ kml 1 tur 25,5

Samlet drektighet 783 kml ganget med seilingsfrekvens = 3069 kommerselester

15. *Anna Bolette* 1 tur = ukjent
16. *Catharina* 1 tur = ukjent
17. *Ukjent vestindisk skip* 1 tur = ukjent

Som vist i oversikten hadde *Anna Birgitha* flest seilaser i denne perioden med 9 turer. Med *Rørøen* og *Dorothea* med den neste høyeste frekvensen med 6 seilaser hver. Det var seks skip som kun gikk en tur i perioden. Hvis man ser på skipene fordelt

etter lasteevne ganger frekvens utgjør *Rørøen* 717 kommerselester av totalen på 3069 kommerselester, mens *Anna Birgitha* samlet hadde 512 kommerselester.

Et spørsmål som er interessant ut i fra hvordan Vestindia trafikken utviklet seg, er: Var Vestindiahandelen en utpreget direktehandel? Gikk alle skip direkte tur-retur? I perioden 1770 til og med ut 1774 gikk alle skipene i direkte fart mellom Bergen og St Croix. Ett unntak var Meyers retur med *Anna Birgitha* via København i 1774, mens skipper Jørgen Angell kjøpte vin på Madeira på vei til St Croix samme år med sin schou Ebenetzer. Etter utbruddet av krigen mellom Storbritannia og de nordamerikanske koloniene fikk man en dreining i handelsmønsteret hvor skipene generelt ville ha København som mellomstasjon på tilbaketuren. Hvor trygg var så denne overfarten? Av 58 turer var det bare 3 turer, *Frederics* i 1772 og *Dorothea* og *Alida & Maria* i 1777, som enten ble kapret eller forliste på grunn av uvær. Av disse tre var det bare *Frederics* som ikke gikk i Vestindiatrafikk senere.

Kategori B. Eierskap

Hvordan stod det så til på eiersiden av de skipene som deltok i Vestindiahandelen? Hvis vi ser på den følgende tabellen over skip som var eid i Bergen i denne perioden kan man raskt se noen tendenser. I de forskjellige rubrikkene i tabellen har det blitt notert: skipets navn, eierforhold i skipet, hvem som var hovedredere, skipets drektighet målt i kommerselester og navn på skipper. Hvem som står oppført hos magistraten som hovedreder virker ut ifra mine egne undersøkelser i attestprotokollen basert mer på hvem som fremla rådstueattesten enn hvem som for eksempel hadde størst andel i skipet. Rubrikken med hvem som var skipperer tatt med for å se hvor stor andel av skipperne som hadde andel i skipet. Nå skal det riktignok tilføyes at hvem som var skippere på de forskjellige skipene naturlig nok forandret seg over denne 15 års perioden. Blant annet sluttet både Tosche og Mayer med å føre skip i slutten av perioden og konsentrerte seg tydeligvis om rederrelaterte oppgaver.

Tabell 4.5 Oversikt over eieforhold i skip.

Skip	Hovedredere	Eiere	Drektighet	Skipper
Anna Birghita	Diedrich Nielsen 3/4 parter	Michael Olrich Mayer 1/4	64 CML	Michael Olrich Meyer
Bones Fortuna	Lyder W. Nicolaysen, 3/8 Lauritz H. Nicolaysen, 3/8	Jonas Olsen Tosche 1/4	60 CML	Jonas Olsen Tosche
Friderics	Lauritz H. Nicolaysen, 7/16 Lyder W. Nicolaysen 7/16	Christoper Eege 2/16 parter	46 CML	Christoper Eege
Ebenetzer	Diederich Nilsen, 1/5 Jan Swane 1/5	Petter Lexau Senior 1/5 parter Petter Lexau junior 1/5 Conrad Kruger 1/5	41 1/2 CML	Hans Bentsen
Emanuel	Jan Swane 1/4, Gerhard Cappe 1/4	Johan Berntsen 1/4 Alexander Wallace 1/4	23 1/2 CML	David Clarche

Skip	Hovedredere	Eiere	Drektighet	Skipper
Ahlida & Maria	Hillebrandt Hermans 1/16 Samuel Rudolph. Grewe 3/16 Job Dehingsthun 7/16	Raadmand Weiner 1/32 Anthony Lude 1/16 p. Erenst Bonge 1/32 Jan Bordh Hermans 1/16 Petter Lexau junior 1/16 Claus H. Wulhf 1/16	42 CML	Job Dehingsthun
de Frede	Rådmand Johan Weiner 5/32 Lyder Wentzel Nicolaysen 1/8	Major Nicolaysen 1/8 Raadmand Johan Weiner		Hans Ellertsen

		5/32 p. Jan Swane 1/8 Conrad Kruger 1/8 Jochum Hønnemør 1/8 Petter Lexau Junior 1/8 Heinrich Rasmussen 1/16 Hans Ellertsen 1/32		
Dorothea	Jan Swane 4/6 Claus Swane 1/6	Gerhard Hochum Cappe 1/6	30 CML	Claus Swane
Concordia	Michael de Rytter 1/4 Jan H Fasmer 1/4	Johan B Trøchen 1/4 Herman B Trøchen 1/4	47 1/2 CML	Michael de Rytter
Ebenetzer	Lars Holte Nicolaysen, 1/4 Lyder W.enstel Nicolaysen, 1/4	Hans Fanch, 1/4 Jørgen Angel 1/4	43 CML	Jørgen Angel
Swanen	Major Lauritz H. Nicolaysen 1/2 Lyder W Nicolaisen 1/2		25 1/2 CML	Baltzar Buscher
Rørøen	Major Lauritz H. Nicolaysen 1/2 Lyder W Nicolaisen 5/16	Madame Catharinesalig Jacob Desingsthun 1/8 Jonas Tosthe 1/4	119 1/2 CML	Jan Jacobsen Møller
Klippen	Jonas Tosche 1/2 Jacob Lynge 1/2		55 1/2 CML	Anders Hemmelenhen
Haabet	Diderich Lyder Smit 1/2 Christian Ameln 1/2		108 CML	Jens Johannesen Huusland

Magistratens attesprotokoll 1772 -1785 BIB

Som man kan se ut fra tabellen var det i motsetning til tidligere perioder ingen

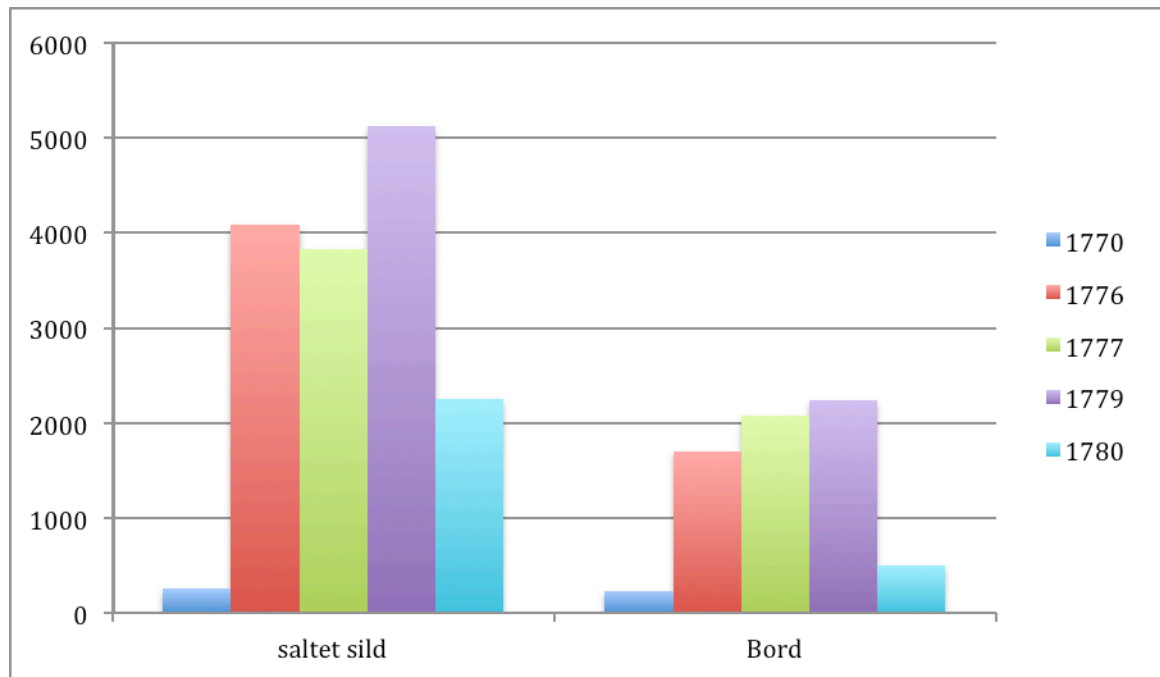
skip som var eid av enkeltredere i Bergen.²⁴⁶ Av de 17 skipene som gikk i trafikk i analysens fastslåtte periode kan vi trekke fra de tre som var registrert i København, Kristiansand og Vestindia da partsforholdene i de skipene er registrert der. Hvis man ser på de 14 skipene som var registrert i Bergen, kan man se at de 14 skipene var fordelt på 58 partsinnhavere. Rederene som hadde flest andeler i skip var brødrene Nicolaysen, som hadde andeler i seks skip med en samlet drektighet på 783 kommerselester. Av disse hadde brødrene andeler i 361 kommerselester. Men det var ikke bare de som hadde andeler i skipene som fikk sendt varer med skipene. Også andre redere i byen, som for eksempel Danckert Krohn, hadde investert last i enkelte skip, og rederne investerte også last i hverandres skip. Et eksempel er Michael O. Meyer som fikk importert rom med Nicolaysens skip og brødrene Nicolaysen som investerte last i Meyers skip. Risikoen for last og skip fikk med det en god spredning. Når det gjelder spørsmålet om antall redere per skip synes det å variere ifra et minimumsnivå med to redere i skipet *Haabet* til for eksempel et maksimumsnivå på 10 redere i skipet *Alida & Maria*.

Kategori C. Varer

5. Utgående varer til Vestindia fra Bergen (hvilke varer går igjen?)

I denne perioden var det en mengde varer som ble transportert. Utvalget som ble gitt i forrige kapittel skiller seg ikke nevneverdig. Det var hovedsakelig varer som for eksempel fisk, trelast, talg, og kalk. For perioden i forrige kapittel fantes det dessverre ikke et stort nok tallmateriale til å vise en utvikling i trafikken. For å vise utviklingen over tid i denne perioden har det blitt gjort et utvalg med varer som ble regelmessig eksportert. Utvalget som er gjort er tatt fra 1770, da farten i denne perioden var på bunn, og fra 1777, da eksporten for alvor skyter fart. I 1779 da eksporten er på topp ifølge skipsfarten, og 1780 da perioden for denne undersøkelsen slutter.

²⁴⁶ Kun to bergenske redere ser ut til å ha valgt en slik løsning før. Jeg sikter da til David Frichs eierskap av Jomfrue Catarina, og Jørgens Thormøhlens utsendte skip under forpaktningen av St. Thomas fra 1690-94

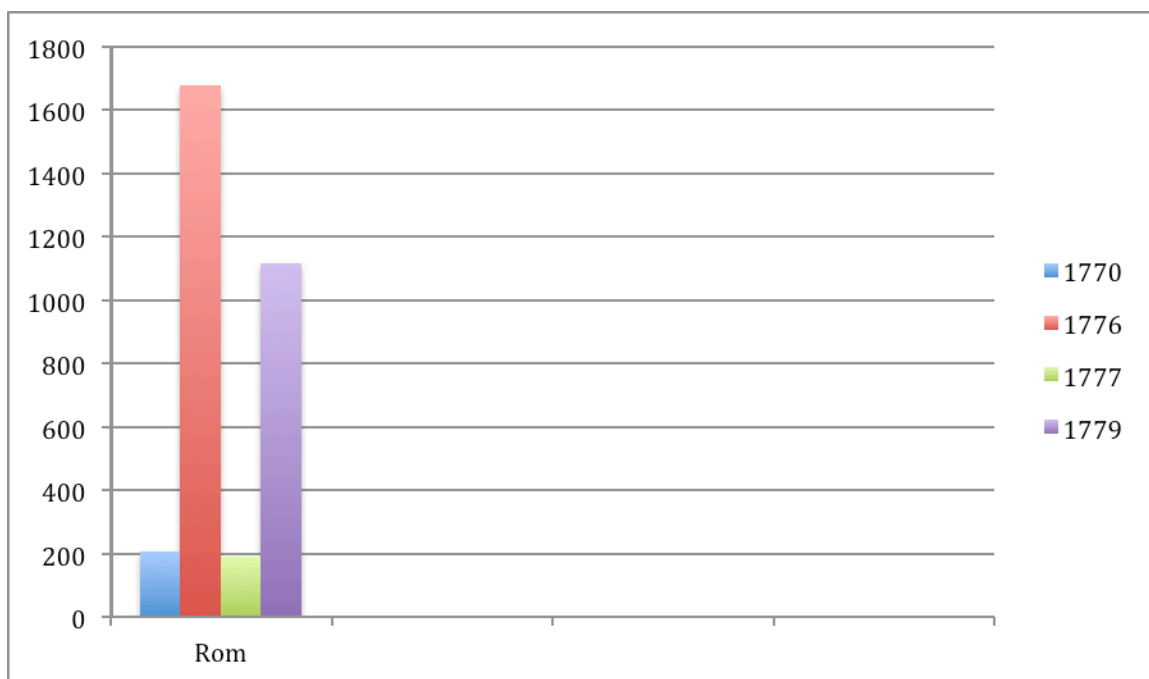


I denne første tabellen er henholdsvis saltet sild og bord av tre tatt med. Grunnen til at det er akkurat disse vareslagene er fordi de har eksportverdier som samsvarer tallmessig i omfang. Saltet sild og bord av furu er målt i henholdsvis tønner og tylfter. Som man kan se av tabellen er det en jevn oppgang både i trelast og sild frem til slutten av perioden, der man ser en nedgang. Dette harmonerer da også med svingningene i skipstrafikken som ble vist tidligere i kapitlet. Som forventet har man en topp i 1779 og en liten nedgang i 1780.

Som vist i forrige kapittel representerer disse vareslagene gruppen med varer som typiske for den norske eksporten jmf Sandvik. Andre varer som ble eksportert var varer som ble reeksportert etter å ha blitt importert til Bergen var for eksempel fransk vin. Dette var en beskjeden eksport. I 1770 eksporteres det kun 6 anker med vin og i 1776, 69 anker.

6. Innkommende varer fra Vestindia til Bergen (hvilke varer går igjen?)

Akkurat som eksporten til Vestindia har blitt eksemplifisert gjennom sild og trelast vil importen her bli eksemplifisert gjennom dansk rom.



Som med eksporttabellen har det blitt gjort et utvalg. Med tanke på alle skipene som var innom København på tilbakefarten fra St Croix egner rom seg godt som et eksempel. I tillegg til at det gikk mye inn av rom, var loven om ekstra påpass av alkohol en gavepakke for undersøkelser da rom ble ekstra godt paset på i nedtegnelsene i tollregnskapene. Hovedmengden av rom som ble importert, ble tatt inn med tanke på videre salg. Siden det ble importert tollfritt hvis det skulle eksporteres videre har det ikke vært lett å fastsette varens verdi. Verdien på varen ved reeksport til andre land har i snitt lagt på 6,5 riksdaler pr anker.

Ut ifra tabellen kan man se at det kommer en nedgang igjen i 1777. Dette skyldes nok mye det at to av skipene ikke kom inn igjen på grunn av henholdsvis kaping og forlis.

Kapittel 5 Konklusjon

Målet med denne oppgaven har vært todelt. På den ene siden har det vært et mål å undersøke omfanget av den direkte skipstrafikken mellom Bergen og de dansk norske koloniene i Vestindia. På den annen side har det også vært et mål å undersøke om, eller hvordan, sentralmakten la til rette for vekst i denne trafikken. Sentralt for å forstå den politiske viljen bak de utstedte forordningene som angikk Vestindiahandelen har vært å undersøke det ut i fra spørsmålet om det lå en merkantilistisk helhetlig tanke bak lovverket, eller om det var en liberalisering av handelen, eller en oppmykning av merkantile virkemidler som lå bak politikken. Denne politikken handlet ikke bare om å skape muligheter men også å gripe dem. Forordningene som ble utstedt i 1750 og 60 årene er etter min mening eksempler på forordninger som skulle være med på å skape muligheter, mens skipbygningsloven i 1776 var et klart eksempel på en forordning som skulle gripe muligheter. Fremfor å vise en ensidig utvikling fra merkantilisme til liberalisme, eller fra sentrering til desentralisering viser de utstedte forordningene en sentralmakt som hadde et pragmatisk forhold til merkantilistisk praksis. På den ene siden kunne man fint etablere frihavner i periferien for å øke egen inntjening, samtidig som man ikke var redd for å ty til å gå tilbake til privilegier monopol og proteksjonisme og andre merkantilistiske tiltak slik det passet seg. Fremfor en liberalisering så var det heller utviklingen av et system. Skipbygningsloven fra 1776 hadde de fleste knaggene som man gjerne forbinder med merkantilisme. Den holdt dem som ikke hadde handlet med koloniene i Vestindia før utenfor, og den favoriserte klart hovedstadens skipsbygging med forskjellsbehandling der det gjaldt belønning pr bygde kommerselst. Ut ifra hvilke år rederne i Bergen søkte om sjøpass til handel med de vestindiske koloniene kan det synes som om akkurat denne forordningen lyktes. Når forordningen ble opphevet kom det igjen som en mulighet for å utnytte

konjunktorene og dermed tilegne seg en enda større del av den internasjonale skipstrafikken.

Det andre målet med oppgaven var å kartlegge utviklingen av den direkte skipstrafikken mellom Bergen og Vestindia fra starten av den merkantilistiske ekspansjonsfasen i 1750-årene til inngangen av 1780-årene. Med sitt fokus på direkte handel og snevret utvalg av kilder, ville det alltid være greit å ha klart for seg at en måtte ta forbehold om at dette i det store og hele var snakk om minimumstall.

Selv om utvalget var snevert var det likevel tidkrevende og stort i omfang.

Kildegranskningen var like mye som den var den hardeste delen av oppgaven også den mest givende. Oppgaven viste flere ting. For det første viste den utstrekningen av den direkte skipstrafikken. Den kartla både hvilke skip som hadde deltatt, hvem som var redere og hva slags type varer som ble importert og eksportert. Den viste også en dreining i handelsmønsteret hvor den direkte trafikken mellom Vestindia og Bergen ble stadig mer erstattet av et mønster hvor skipene gikk via København på tilbakeveien utover i 1770-årene. Utvalget av kilder gjorde det vanskelig å kartlegge det økonomiske utbyttet av handelen. Pionerene for den store oppgangstiden for Vestindiahandelen i 1770-årene må sies å være brødrene Nicolaysen med sin tunge investering både i egne skip og last og andres last til Vestindia. Major Nicolaysen var med på å legge starten på det som kom til å bli Bergen byarkiv gjennom en donasjon. Denne oppgaven startet med undersøkelser hos nettopp byarkivet, og det synes passende at han da er den siste som blir nevnt i denne oppgaven.

Trykte kilder:

Kong Christian den Femtes skrevne Befalninger og Anordninger, eller Reskripter for Norge, Island, Ferrøerne og de Indiske Besiddelser / Samlede ved Casper Peter Rothe

Wessel- Berg, Fr. Aug., 1841, Kongelige Rescripter, Resolutioner og Collegial – Breve for Norge i Tidsrummet 1660 -1746, . J. W. Cappelen. Nasjonalbiblioteket.no Lest mai 2011.

Utrykte kilder

Byarkivet I Bergen (BIB)

Magistratens attestprotokoll 1771 - 1785

Kilder i kopi ved **Sjøfartsmuseet i Bergen:** (BSM)

Kommercekollegiet Det tyske sekretariat 1735-71 pakke 195-202

“Protokolle Algierischer See-Passe

Tollregnskap for Bergen pakke 87-197

Litteratur

Curtin, Philip D. *The Atlantic Slave Trade A census* Wisconsin University Press, 1969

Dübeck, Inger “*Sukkerraffinaderiernes stilling*”, Dubeck, Inger m. fl.: Industri og bjergværksdrift: *Priviligering I Norden I det 18 århundrede* Oslo; Universitetsforlaget 1985, 131-138

Dübeck, Inger “*Industriprivilegier i Danmark 1735-1760*” Dubeck, Inger m. fl.: Industri og bjergværksdrift: *Priviligering I Norden I det 18 århundrede* Oslo; Universitetsforlaget 1985, 131-138

Dyrvik, Ståle, *Den lange Fredstiden 1720 -1814*, Norges Historie bd 8 Cappelen Forlag 1978

Feldbæk, Ole *Danske Handelskompagnier 1616-1843 Oktrojer og interne Ledelsesregler* Selskapet for for Udgivelse af Kilder til dansk Historie, København 1986

Feldbæk, Ole: *Storhandelens tid : 1720-1814*, Dansk søfarts Historie bd.3, Gyldendal, København 1997

Fossen, Anders Bjarne. *Jørgen Thormøhlen. Forretningsmann, storreder, finansgeni*, Bergen 1978.

Fossen, Anders Bjarne. *Borgerskapets by 1536- 1800*, Bergen Bys Historie II Universitetsforlaget 1979

Fossen Anders Bjarne. "Under det Tyrkiske Aag og Tyranni", Bergen sjøfart og Barbareskstatene ca. 1630 – 1845" Sjøfartshistorisk årbok 1979. Bergen 1979, s. 233 – 257

Green-Pedersen, Svend Erik. "The Scope and Structure of the Danish Negro Slave Trade", i Scandinavian Economic History Review 19, 1971, side 149- 197

Gøbel, Erik. "Danish Trade to the West Indies and Guinea 1671-1754", i Scandinavian Economic History Review 31, 1983, side 21-49

Gøbel, Erik *NOREG Tværregistratur over norgesrelevant materiale i Rigsarkivet i København* Rigsarkivet i København og Riksarkivet i Oslo, 2000

Gøbel, Erik; *A Guide to Sources for the History of the Danish West Indies (U.S. Virgin Islands) 1671-1917* University Press of Southern Denmark, 2002

Gøbel Erik; Bochum bogen 2010

Hernæs Per O.; *Slaves, Danes, and African Coast Society. The Danish Slave Trade from West Africa and Afro-Danish Relations on the 18th-Century Gold Coast*, Trondheim 1995. 420 sider

Hornby, Ove "Etablering under Kompaniet 1671- 1754 Kolonierne i Vestindien. Danmarks historie, København; Politikens Forlag 1980

Johannesen, Knut m.fl. *Håndbok for riksarkivet* Oslo 1992

Jørgensen Dagny. "Stiftamtman Leventzau. Bergenske forhold omkring 1770" bergenske historiske forenings skrifter Bergen 1935

Jørgensen Harald; "Det oldenborgske monarkis centraladministration og den lokale forvaltning i Danmark omkring 1750" Administrasjon i Norden på 1700-talet, Supphellen, Steinar m fl. Universitetsforlaget 1985 s 9-68

Mykland, Knut;- *Gjennom nødsår og krig 1648 -1720 Norges Historie* bd 7... J. W. Cappelen Forlag 1977

Nagel, Anne –Hilde "Styringsapparatet i Norge på 1700-tallet" Administrasjon i Norden på 1700-talet, Supphellen, Steinar m fl. Universitetsforlaget 1985 s 71-139

Nilsen, Tore L. *Treskipsbygging i bergensområdet 1776 -1814* Sjøfartshistorisk årbok 1983 Sjøfartsmuseet Bergen 1983

Rian Øystein; *Maktens historie i dansketiden* Oslo 2003

Røstum, Øystein *Konkursen ved sukkerraffineriet i Bergen, Masteroppgave i historie, UiB 2008*

Sandvik, Gudmund: *Det Gamle Veldet* Universitetsforlaget Oslo 1975

Sveistrup, P.P., Willerslev Richard: *Den danske sukkerhandels og sukkerproduktions historie* København Institutet for historie og samfundsøkonomi 1945

Sætra, Gustav: "Privilegiene til sukkerraffineriet i Bergen 1749 -1751" Dubeck, Inger m. fl.: *Industri og bjergværksdrift: Priviligering i Norden i det 18 århundrede* Oslo; Universitetsforlaget 1985, 131-138

Westergaard C. Waldemar: *The Danish West Indies under company rule (1671-1754): with a supplementary chapter, 1755-1917* New York 1917

