



Kapererhvervets økonomi i Nordjylland 1807-1814

Jensen, Thomas; Laursen, Andreas Bjerregaard; Poulsen, Bo

Published in:
Erhvervshistorisk Aarbog

Creative Commons License
Ikke-specificeret

Publication date:
2017

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Jensen, T., Laursen, A. B., & Poulsen, B. (2017). Kapererhvervets økonomi i Nordjylland 1807-1814. *Erhvervshistorisk Aarbog*, 66(1), 1-19. <https://tidsskrift.dk/aaa/article/view/96194/145044>

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Kapererhvervets økonomi i Nordjylland 1807-1814

AF THOMAS JENSEN, ANDREAS BJERREGAARD LAURSEN OG BO POULSEN

Englandskrigen 1807-1814 blev scene for en af Danmarkshistoriens mest langstrakte, og meget velorganiserede guerillakrige, nemlig kapervirksomheden. Der er konsensus blandt historikere om, at patriotismen spiller en mindre rolle i forhold til de økonomiske incitament, men kunne det rent faktisk betale sig at deltage i kaperiet i 1807-1814?

Ved hjælp af analyser af domme af afsagt ved priseretten i Aalborg foruden en oversigt af nogle af de prisedømte skibes ladning, prøver vi i denne artikel at trænge ind bag spørgsmålet, om det har været en god forretning at være kaperreder eller mandskab på et kaperskib?

Artiklen konkluderer, at det er lykkedes at finde eksempler på fortjeneste ved opbringelser som er kommet for retten, og et – af staten udregnet – eksempel på udgifterne ved at drive et kaperfartøj. Gennem disse undersøgelser har vi sandsynliggjort, at der var så mange udgifter over indkomster for rederiet at det ikke endegyldigt kan kaldes en god forretning, mens det derimod kan siges, at der med god sandsynlighed har været gode penge at hente for den menige sømand.

Indledning

Med Englandskrigen 1807-1814 blev scene for en af Danmarkshistoriens mest langstrakte, og meget velorganiserede guerillakrige, nemlig kaperkrigen. Kaperi var statsautoriseret søkrig, hvor man med et kaperbrev udstedt fra staten, lovligt kunne opbringe fjendens skibe og handelsfartøjer fra privatejede og privatudrustede fartøjer. Kaperskibenes navne, såsom *Hævneren*, *Hyæne*, *Patrioten* og *Giengæld* har været brugt som eksempel på patriotiske motiver. Der er dog konsensus blandt historikere om, at patriotismen spiller en mindre rolle i forhold til de økonomiske incitament.¹ Tusindvis af danske mænd satte livet på spil; roede og sejlede ud i i de indre farvande, i Kattegat og Skagerrak i både små og store fartøjer for at sabotere den engelske handel på Østersøen. Den asymmetriske krig havde tre formål. For det første tvang de mange danske kapere englænderne til at binde en del af deres store flåde til konvojtjeneste mellem Nordsøen og Østersøen. For det andet var det i bogstavelig forstand livsnødvendigt at kunne for at holde sammen med det langstrakte dansk-norske rige, at man kunne sende korn fra den sydlige del af riget over Kattegat og Skagerrak til Norge. For det tredje gav kaperfarten mulighed for at private entreprenører kunne kapitalisere på krigstilstanden ved at udruste kaperfartøjer og opbringe potentielt righoldige ladninger fra britiske handelsskibe.² Omfanget af kaperiet antyder at det har været et, efter forholdene, attraktivt erhverv for både reder og mandskab, og kaperfartens politiske rolle og dens organisation har været genstand for en del tidligere forskning, mens den forretningsmæssige side af kaperiet har været meget ringe belyst.

For 100 år siden skrev Kay Larsen, at kaperiet indbragte 100 millioner rigsdaler i prise penge, men uden at levere et egentligt regnestykke til at bakke påstanden op.³ 100 mio. har været et svimlende beløb, selv hvis det var tale om inflationsramte rigsdaler i tiden op til statsbankerotten i 1813.

Thomas Jensen, f. 1985. Adjunkt, Viborg Katedralskole.

Andreas Bjerregaard Laursen, f. 1994. BA-stud., Historiestudiet ved Aalborg Universitet.

Bo Poulsen, f. 1976. Lektor ved Institut for Kultur og Globale Studier, Aalborg Universitet.

Ved hjælp af analyser af domme afsagt ved priseretten i Aalborg, foruden en oversigt af nogle af de prisedømte skibes ladninger, prøver vi i denne artikel prøver at trænge ind bag spørgsmålet, om det har været en god forretning at være kaperreder, eller mandskab på et kaperskib. Kunne det rent faktisk betale sig at deltage i kaperiet i 1807-1814? Har der generelt set været gode penge i at være kaper, eller er det kun de heldige få der har tjent penge?

Kapervæsenet

Kapervæsenets oprettelse i Danmark 1807-1814 skal ses som en direkte konsekvens af Danmark-Norges ulykkelige involvering i napoleonskrigene, Englandskrigen 1807-1814. I 1807 var Danmark det sidste neutrale land i Europa, og både Napoleons Frankrig og Storbritannien pressede på, for at få Danmark til at vælge side.

Den russiske zar, Alexander led et ydmygende nederlag ved Friedland i det nuværende Kaliningrad i sommeren 1807, hvorefter russerne gik i forbund med Napoleon. Briterne følte sig på deres side truede, særligt i forhold til at blive afskåret fra vigtige forsyninger af korn og en række andre varer fra Østersøegnene, særligt hvis Danmark tilsluttede sig den fransk-russiske alliance. Englænderne handlede hurtigt for at sikre forsyningsruterne, og en større landgangsstyrke blev udrustet og således udskibet i al hemmelighed 26 juli. Den 8. august modtog den danske regering i Kiel et ultimatum fra den britiske regering: Stil jeres flåde til rådighed, overdrag den, eller indgå i en alliance, ellers krig.⁴



Figur 1: Englændernes bombardement af København i september 1807 blev starten på Danmark-Norges ulyksalige indtræden i napoleonskrigene. Her er det voldsomme bombardement forevigtet af en engelsk kunstner (Ukendt engelsk kunstner, Original på M/S Museet for Søfart).

Uvidende herom, havde den danske gesandt i Paris fået et lignende krav fra Napoleon – tilslut jer fastlandsblokaden, ellers krig. I sidste ende valgte kronprins Frederik at støtte Napoleon. Dette var ikke et resultat af trods, eller loyalitet overfor Napoleon, men kom ud af frygten for konsekvenserne af et besat Jylland. Man var sikker på at den danske stat ville gå i opløsning, ved at man tabte kolonierne, og at Sverige her ville udnytte chancen til at bemægtige sig Norge.⁵

Selvom man i Danmark på dette tidspunkt havde forberedt sig på krig, var man langt fra udrustet til at håndtere en garvet, britisk hærstyrke. Briterne mødte meget lidt reel modstand på Sjælland, og efter en række nederlag og et længere bombardement af hovedstaden, overgav chefen for det københavnske forsvar sig til briterne d. 6. september 1807. Som en del af kapitulationen blev den danske flåde udleveret til briterne; de skibe som ikke kunne klargøres, blev hugget op, så de ikke senere kunne benyttes mod britisk flådedominans. Efter flåderanet i september, underskrev en bitter kronprins Frederik en formel alliance med Frankrig d. 31. oktober 1807 – nogle dage senere fulgte en formel krigserklæring fra Storbritannien mod Danmark.⁶

Dette blev rammen for den danske oprettelse af kapervæsenet. Man stod i 1807 med en krig til søs, men ingen flåde at kæmpe den med. Løsningen blev at etablere et nyt kapervæsen, hvor private kunne drive kapervirksomhed samtidig med at der blev masseproduceret mindre fartøjer til konvojering af egne farvande, og angreb på britiske handelsskibe. Dette var starten på kaperkrigen.⁷ Formålet med dette var at skade rigets fjende i størst mulig grad. Med den danske flådes kraftige reducereing havde man mistet kontrollen med Øresund, hvilket især kom engelske handelsskibe til gode, men håbet var at indførelsen af kaperfarten kunne være en torn i øjet på englænderne. Dette endte faktisk også med at blive tilfældet, hvor danske kanonbåde og kaperfartøjer bandt store engelske styrker til konvojtjeneste.⁸

Kaperfarten var delt op i tre perioder. Den første periode løb fra d. 14. september 1807 til 2. august 1810. Årsagen til opholdet i kaperfarten skal findes i den mangelfulde korneksport til Norge, der ikke var selvforsynende med fødevarer. Det var her håbet at et forbud mod kaperfart kunne mildne englænderne, så korneksporten kunne genoptages for fuld styrke. Dette blev dog ikke tilfældet, og otte måneder senere den 28. marts 1810 genåbnedes kaperiets 2. periode. Denne periode varede frem til den 11. februar 1813, hvor et nyt forbud mod kaperi kom. Denne gang håbede man på at det kunne lykkes at slutte separat fred med England. Igen var motivet at få kornforsyningen til Norge op at køre igen, da der var udbredt hungersnød, og samtidig frygtede man helt at miste Norge til Sverige. Den svenske konges krav til at gå ind i krigen på engelsk side var nemlig en dansk afståelse af Norge. England var dog ikke interesseret i at slutte separat fred, og derfor blev kaperiet igen tilladt fra den 25. august 1813. Denne 3. periode varede frem til freden i Kiel i januar 1814.⁹

For at være kaper skulle man have et kaperbrev udstedt af staten. Desuden skulle man stille borgen, altså kaution til sikkerhed for: ”Erstatning af den Skade, som ved misligt Forhold under Benyttelse af Kaperbrevet kunde afstedkommes.”¹⁰ Kapernes mål var skibe under den engelske krone eller skibe der tilhørte engelske undersåtter. Ud over det kunne kaperne opbringe skibe med uorden i papirerne, skibe med falske papirer, skibe der styrede en anden kurs end angivet i papirerne, skibe der indeholdt krigskontrabande til engelske havne, skibe der havde officerer eller mandskab i fjendens tjeneste, skibe der satte sig til modværge, skibe der nærmede sig engelske skibe for at drive handel med eller proviantere disse, og skibe der var engelsk ejendom ved krigens udbrud.¹¹

Når et skib blev opbragt skulle det til nærmeste købstad i det danske rige. Her skulle skibet og ladningen besigtiges af en dommer og to edsvorne. Sagen skulle så afgøres ved en priseret, hvor dommen kunne lyde på en af tre nedenstående: 1) Prisen (skibet) var uberettiget opbragt og blev frikendt. Sagen og øvrige omkostninger skulle betales af kaperen. 2) Prisen blev frikendt, men havde ikke papirerne i orden. Kaperen blev holdt skadesløs og prisen skulle betale sagens

omkostninger og kaperens udgifter for opbringelsen. 3) Prisen blev dømt god prise. Blev prisen dømt for god prise skulle det, samt dets ladning sælges på offentlig auktion. Staten fik 1 % af auktionsbeløbet mens resten tilfaldt kaperen.¹²

Der blev i løbet af krigen udrustet 574 kaperskibe. Af disse kom ca. 75 % fra byer omkring Øresund, der udgjorde et fortræffeligt sted til opbringning af skibe, grundet det smalle farvand. En anden nævneværdig kaperby er Aalborg, hvor godt 10 % af kaperskibene var udrustet fra. Den danske kaperflåde bestod af mange forskellige skibstyper, men det var dog primært små både der blev benyttet. Grunden til dette var at disse kunne benyttes i vindstille vejr, da de var udrustet med årer, hvor de store handelsskibe kun kunne skyde en begrænset fart. Endvidere kunne de små skibe søge sikkerhed på lavt vand, skulle de møde et større engelsk krigsskib. Besætningen på et kaperskib varierede, alt efter størrelsen på skibet, men da kaperskibene oftest var små, var mandskabet typisk på 10-14 mand. Et kaperskibs armering afhang igen af størrelsen på skibet. Jo større et skib, desto sværere bevæbning. Armeringen kunne eksempelvis være en kanon, haubits (en form for kanon der skyder projektiler i en krum bane) eller svingbasse (en mindre kanon fæstnet til rælingen), men op imod en fjerdedel af kaperflåden var faktisk kun bevæbnet med håndvåben, hvilket er noget overraskende, når man kunne forvente at møde engelske krigsskibe. Et typisk kaperskib har altså været et mindre skib med en besætningsstørrelse på ca. 12 mand og en enkelt kanon som bevæbning.¹³

Rederne, altså ejerne af kaperfartøjerne, har været en række forskellige befolkningsgrupper, primært bestående af handelsmænd, søfolk, kaptajner men også anpartsselskaber. En reder kunne godt være ejer af flere kaperskibe, eksempelvis var den suverænt største kaperreder i Danmark urtekræmmeren F. C. Brock i København, med hele 35 fartøjer.¹⁴

Det økonomiske aspekt som kaperreder har båret præg af lotteri. Der har været en mængde udgifter forbundet med hvervet som reder, og samtidig var indtægter ikke givet på forhånd. Havde man ikke et skib, og skule erhverve sig et sådant, ville det typiske kaperskib med 10-12 mand og 1-2 kanoner koste omkring 1.200 rigsdaler¹⁵ For at få lov til at bedrive kapervirksomhed skulle man have et lovmæssigt kaperbrev. Med dette var der forbundet en hvis udgift. I første kaperperiode skulle der stilles en borgen (kaution) som sikkerhed for eventuel erstatning for uretmæssig opbringning af skibe. Denne borgen lød på 500 rigsdaler for hver kanon ombord på skibet, dog til et maksimumbeløb på 5.000 rigsdaler I den anden kaperperiode blev borgen ændret til at blive beregnet ud fra hvor mange mænd der var ombord på skibet. Beløbet var på 100 rigsdaler pr. mand, foruden 1.000 rigsdaler som grundbeløb.¹⁶ Mandskabet ombord på skibet skulle også have en hyre, og ud over dette fik de en mandspart af de kaprede skibes prise. Typisk fik mandskabet forskud på sin mandspart, hvilket var 6-10 rigsdaler I nogle tilfælde fik mandskabet entringspenge i stedet for forskud. Dette beløb sig til 30-60 rigsdaler, afhængig af stilling på skibet.¹⁷ En reder skulle altså stå for en stor udgift, uden at indtægt var givet. Eksempelvis udrustede overkøbmand Kjellerup fra Aalborg jagten Victoria for hele 16.000 rigsdaler, og han endte med ikke at tage en eneste prise.¹⁸

Lykkedes det at opbringe et skib, skulle det bringes til den nærmeste købstad. En dommer skulle så afgøre om skibet var god prise. Var skibet uberettiget opbragt skulle det frigives og kaperrederen blev idømt at betale alle sagsomkostninger samt at betale erstatning til det opbragte skib. Altså risikerede rederen yderligere udgifter. Blev skibet derimod dømt god prise, tilfaldt det, sammen med alt gods kaperrederen. Godset samt skibet skulle så sælges på auktion, hvor staten tog 1 % af beløbet. Typisk fik rederen 50 % af beløbet efter alle udgifter var betalt, og det resterende beløb blev fordelt på mandskabet på skibet.¹⁹ Prisen fra briggen *Pauline*, indbragte for eksempel 42½ mandsparter, som mandskabet delte mellem sig. Kaptajnen fik 8 dele, overstyrmanden 4, mens matroserne fik 1 hver, og skibsdrengen måtte nøjes med en halv mandspart.²⁰



Den asymmetriske krigsførelse kendetegnede både kaperskibene og som her, den danske flådes indsats med kanonbåde. På kobberstikket her stryger den engelske orlogsbrig The Tickler flaget den 3. juni 1808 efter kamp med fire danske kanonchalupper. (Farvelagt kobberstik af Niels Truslew efter maleri af Eckersbergs akvarel 1809. Original på M/S Museet for Søfart).

Forskningsoversigt

I forskningen omkring kapervæsenet og Englandskrigen, har Anders Bloksgaard lavet en kvantitativ undersøgelse af kaperere i Danmark under krigen, herunder en statistisk oversigt over kaperere fra forskellige byer, samt en fordeling af kaperfartøjernes størrelse/bevæbning, og lavet en oversigt over de forskellige kaperrederes faglige baggrund. Denne database kan dog være behæftet med fejl, da den er udarbejdet på baggrund af Kay Larsens forskning på områder, som har fået en del kritik (se nedenfor). Anders Bloksgaard har derudover lavet en udførlig beskrivelse af kapererne; heri indgår blandt andet en redegørelse for administrative forhold for kapererne (lovgivning, retsmæssige forpligtigelser, drift af selve virksomheden), og også et forsøg på at danne overblik over kapererne selv. Bloksgaard har blandt tilvejebragt et i denne sammenhæng meget nyttigt statistisk grundlag til sin undersøgelse, herunder en database over samtlige danske kaperudrustninger med angivelse af, hvor store skibene var, deres udrustning samt, hvem der var reder. Han diskuterer desuden forholdet mellem økonomisk incitament og patriotisme som motivation, og når i sin undersøgelse frem til at kapervæsenet først og fremmest var en økonomisk funderet aktivitet. Han fremhæver de økonomiske aspekter af kapervirksomhed, blandt andet hvilken betydning det kunne have for den enkelte kaperer at få en god fangst. Omvendt får han også inddraget de ulemper som man står

overfor: overhængende fare for tilfangetagelse, faren ved kamp, risikoen ved dårlige fangster, etc. Bloksgaard forholder sig ved økonomien i kaperhvervet således, at han ikke direkte afslår det som hverken profitabelt, men heller ikke som en underskudsforretning. Han påpeger det slående sammenfald mellem hvilke befolkningsgrupper som ender ind i kaperhvervet, ved at han fremstiller det som en selvfølgelig udvikling, grundet handelsblokaden. Kaperi bliver fremstillet som en form for alternativ til den maritime industri i fredstid. Det påpeges direkte at det bliver et åbent vindue, for de mange sømænd som mister deres arbejde, som resultat af flåderanet og handelsblokaden. Bloksgaard fremhæver at det også synes at have været en økonomisk fordel for staten, hovedsageligt grundet tilførslen af varer udefra, som kan videresælges. Det bliver derfor et surrogat for den blomstrende handel, som Danmark har mistet. På grund af det uoverskuelige i at sammenligne tabet for den danske stat med de indkomster som kaperiet hjembringer, mener Bloksgaard heller ikke at det er muligt at anstille et samlet økonomisk skøn for kaperhvervet.

Langt mindre forsigtig i denne henseende var Kay Larsen der i sin bog, *Danmarks kapervæsen 1807-14* har lavet en gennemgående beskrivelse af kapervirksomheden i Danmark under Englandskrigen. Hans bog indeholder samtlige lovgivningsmæssige forhold omkring kaperfarten, således at læseren får det fulde overblik over de juridiske perspektiver omkring dette. Larsen beskriver også, hvordan kapervirksomheden har foregået i praksis, herunder finansieringen af anpartsselskaber, udrustningen af kaperskibene, det typiske mandskab, og også de mulige økonomiske gevinster ved kaperfarten. Ganske bemærkelsesværdigt er det, at der ikke forefindes en litteraturliste i bogen, og derfor må hans påstande bakkes op af anden litteratur. Boris Koll har, i sin forskning om kaperkaptajnen Jens Lind, fundet flere betydelige fejl i Kay Larsens forskning. Koll går endda så langt, som til at sige at bogen er fejlbehæftet og at ”den er rivende gal”²¹ Kay Larsen konkluderer at kapervirksomheden kan beskrives som hasardspil. Udgifterne var store for både reder og mandskab, der i sidste instans kunne ende med at skibet gik ned med mand og mus. På den anden side kunne de heldige ende som svimlende rige, og blive datidens millionærer. Han kommer ikke med noget bud på hvorvidt kapervirksomheden generelt har været profitgivende, men påpeger at der blev prisedømt skibe for over 100 millioner Rigsdaler i løbet af krigen. Et astronomisk stort tal på den tid.

Endelig har Ole Feldebæk i *Dansk Søfarts Historie* præsenteret en bred udlægning af Danmarks situation under Englandskrigen. Han kommer fint omkring mange aspekter af de forudgående omstændigheder for angrebet på Danmark, og fortæller her også både om begivenheder under krigen, og britiske/danske handlemonstre. Beskrivelsen af kapervæsenet er ikke videre detaljeret, men Feldebæk får kort beskrevet nogle af de strukturelle forhold omkring kaperi i Danmark, dvs. både skibstyper og deres operationelle rammer. Feldebæks syn på det vigtige i økonomien omkring kapervirksomhed, inkluderer dét at flere kaperfartøjer findes som aktieforetagender. Det væsentlige er, at som i andre tilfælde af tidlig kapitalisme, ville kursen for de aktier variere en del afhængigt af kaptajnens succes på havet. Det fortælles derudover også, at det hovedsageligt vil være nogle af de mindre købmænd og redere som giver sig i akt med kaperi, af den grund at de større redere ”holdt sig for gode til det”²². I sammenhængen kan det også betyde noget væsentligt, i forhold til at vurdere de indkomster/udgifter som vi finder hos den enkelte reder, hvis det skal ses i lyset af at vedkommende måske har investeret al sin kapital heri. Feldebæk redegør her for at der i befolkningen går fortællinger om store gevinster. Som han selv fortsætter, stammer disse sandsynligvis fra den pludselige indkomst for almindelige søfolk. Det menes altså her, at der for den menige sømand har været store rigdomme at finde, at dømme på samtidige fortællinger om kaperne. Til gengæld henviser Feldebæk også til, at der, jævnfør en undersøgelse af norske kaperredere, har været mere at tabe for investorerne, end der har været mulighed for overvældende rigdom.

Kildemateriale

Med henblik på at komme besvarelsen af spørgsmålet om kapervæsenets rentabilitet nærmere, bygger denne artikel på to kildegrupper, der ikke hidtil er blevet anvendt på denne måde, samt den eksisterende forskning. Herunder har den ovennævnte database, som Anders Bloksgaard har skabt på baggrund af Kay Larsen arkivstudier været særdeles nyttig.²³

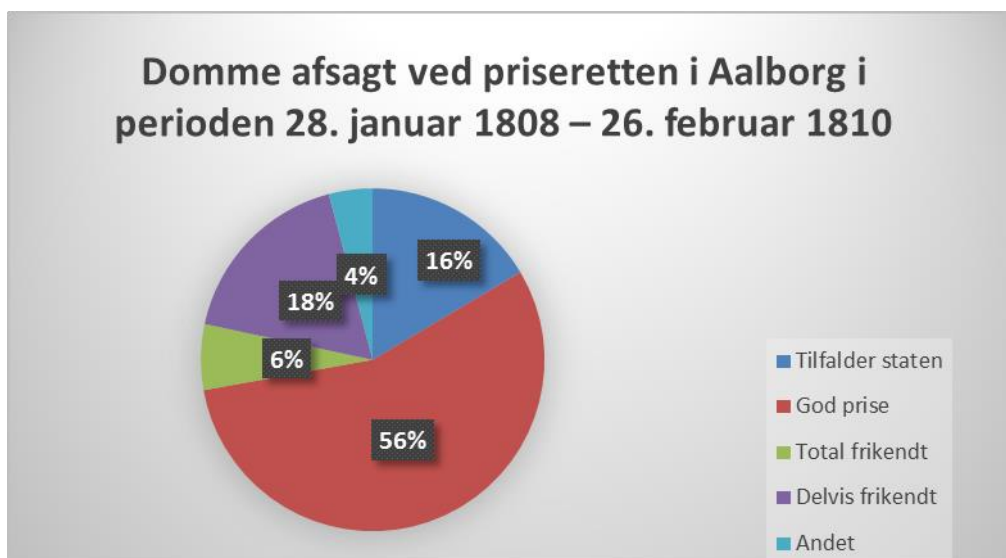
For det første inddrager vi *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger 1807 – 1814*, som er blevet til i regi af Søetatens Generalkommisariat i Søkvæsthuset.²⁴ Der er tale om en protokol over, hvad de prisedømte skibe og deres ladninger er blevet solgt for, samt den andel der tilfalder staten. Dokumenterne er primært enkeltark med en enkelt sag anført, men ved større sager er flere ark samlet i en folder. En sag er typisk en standardskrivelse med dato og årstal anført, samt hvilket skib og ladning der er blevet solgt, og til hvilket beløb. Herefter anføres det hvad statens andel i beløbet bliver, i dette tilfælde 1 % af beløbet. Dokumenterne omfatter ikke hele perioden, som titlen antyder, men nærmere bestemt 1809 – 1813, i hvert fald hvad der kan ses ud af det intakte materiale. Dette giver et ufuldstændigt overblik over hele perioden, som vi skal være forsigtige at generalisere på, ud fra den fragmenterede viden vi har. Materialet er til gengæld et levn fra Søkvæsthusets regnskab 1813, og er derfor også noget af det absolut tætteste vi kommer på at skabe et overblik over økonomiske forhold, da det forventligt må være her vi finder de regnskaber som er skrevet i frisk erindring.

Den anden væsentlige kildegruppe er J. Bøggilds kildeudgivelse; *Samling af de i Priseretten for Aalborg Stift afsagte domme*, udgivet i 1810. Denne bog er, som titlen fortæller, en samling af de i priseretten for Aalborg Stift afsagte domme, hvor forfatteren har afskrevet de retsdokumenter, der har været til rådighed fra priseretten i Aalborg. Dokumenterne omfatter ikke hele perioden Danmark var i krig med England, men nærmere perioden 28. januar 1808 – 26. februar 1810. Hver sag er beskrevet i detaljer, herunder benævnes kaperkaptajn og skib, opbragte skib og kaptajn, samt skibets ladning, tid og sted for opbringningen, afsagte dom, samt konsekvenser af dommen, herunder afholdelse af sagsomkostninger mm. Igen har vi en kilde der ikke omfatter hele den periode vi undersøger. Der skal derfor gøres overvejelser, om denne kilde kan være repræsentativ for hele den periode vi undersøger. Det oplyses i samlingen at forfatteren har skrevet af fra retssagerne som præsenteres. Der findes således i teksten et væld af forskellige skrive- og stavemåder, og det giver derfor også et indtryk af høj integritet i kilden, eftersom man med sikkerhed kan sige at forfatteren ikke har forsøgt at lave tilnærmede oversættelser, eller dets lige.

Domme afsagt ved priseretten i Aalborg

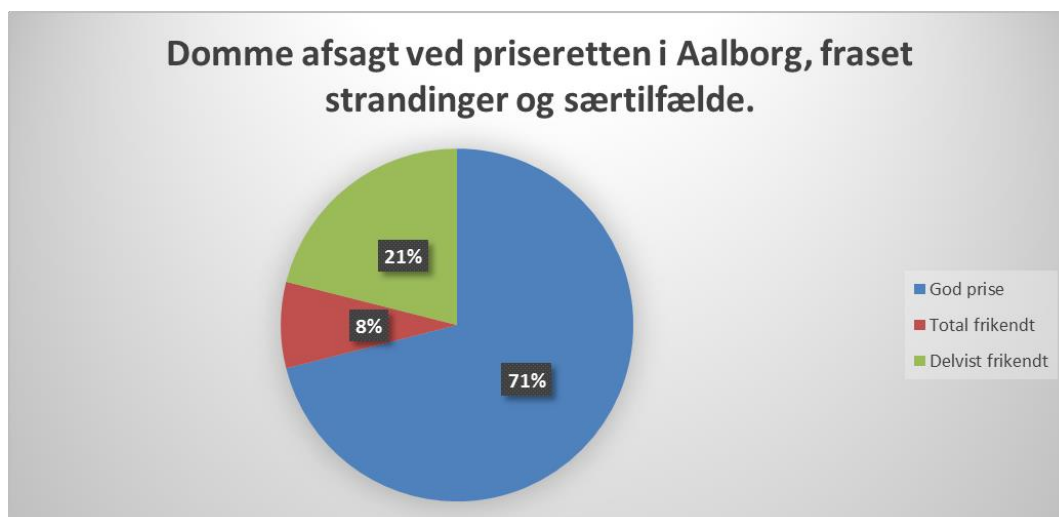
En gennemgang af de ved Aalborg priseret afsagte domme i perioden 28. januar 1808 – 26. februar 1810 viser at ud af de 97 sager som samlingen indeholdt, blev 56 % (54 sager) af sagerne dømt som god prise, hvorved skib og ladning tilfaldt kaperen. 16 % (17 sager) tilfaldt staten grundet eksempelvis grundstødning. I 18 % (16 sager) af sagerne blev det opbragte skib delvist frikendt. At skibet blev 'delvist frikendt' er ikke et brugt begreb i dommene, men var den bedst tilnærmede beskrivelse af hvad den type dom indebærer. Delvist frikendt, vil sige at skibet og dets ladning blev frigivet, men der skulle betales en bøde på typisk det dobbelte af eventuelt manglende toldafgifter, grundet eksempelvis uorden i papirerne. Kaperkaptajnen blev ligeledes kompenseret for opbringningens omkostninger, tilsvarende en ukendt faktor (men typisk 250 eller 500 Rigsdaler),²⁵ som muligvis omfattede kost/logi. Kun i 6 % (6 sager) af sagerne blev det opbragte skib totalt frikendt og frigivet. I disse tilfælde skulle kaperkaptajnen betale compensation for opbringelsen samt sagens omkostninger, som typisk beløb sig til 100 rigsdaler,²⁶ og derudover betale

skadeserstatning til skibet/skibets last hvis dette var aktuelt. De resterende 4 % af tilfældende betegnes her som særtilfælde. Det er tilfælde som adskiller sig på forskellige måde fra de kendte kategorier, og må tilskrives at der var en dynamik i juridiske forhold, som er vanskelig at få et detaljeret indblik i, udelukkende ud fra den endelige domsafsigelse. Særtilfældende har både haft fordelagtige, såvel som negative, udfald for kaperne selv, men grundet den statistisk lave optræden, er det ikke noget vi tillægger afgørende betydning i analysen.



Figur 3: Fordelingen af 97 domsudfald ved priseretten i Aalborg i perioden 28. januar 1808 – 26. februar 1810 (Baseret på Bøggild: Priseretten for Aalborg Stift).

I den ovenstående figur har vi brugt alle tilgængelige domsafsigelser, hvilket også betyder at der her er inddraget tilfælde af strandinger, hvor kaperne ikke (nødvendigvis) er indblandet. I de fleste af disse tilfælde går skibet, med ladning, til statskassen.²⁷ Udelades strandinger og særtilfælde, fås en ny figur, (figur 4)



Figur 4: Her er frasorteret de tilfælde som tilgik statskassen, som udelukkende er indstrandinger, samt særtilfælde (Baseret på Bøggild: Priseretten for Aalborg Stift).

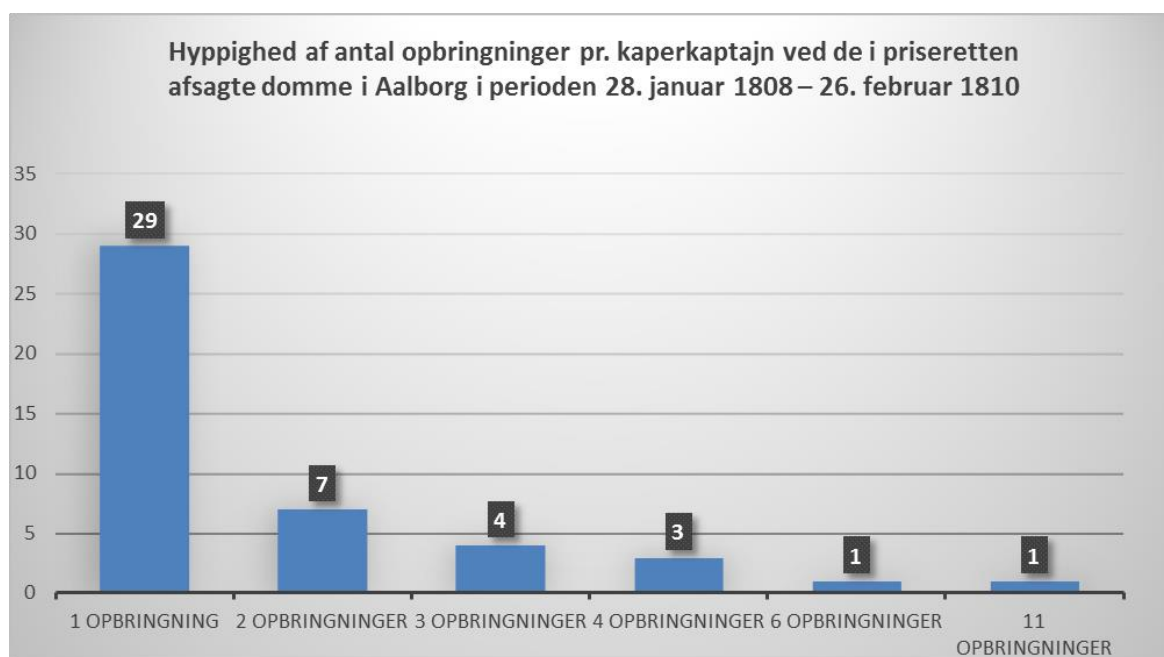
Umiddelbart er der en overvejende god sandsynlighed for at profitere på en opbringning. I det tilfælde at et opbragt skib blev dømt delvist frikendt, var der kompensation for spildt tid til kaperrederen. Dvs. at der reelt, i en tilpasset statistik, kun var 8 % risiko for at stå med en større udgift, mens der var næsten ti gange så høj sandsynlighed for at stå med profit af varierende beløb. Profitten var, udover skibets ladning, også afhængigt af kaperskibets omkostninger.

I forhold til at afdække økonomien i kapervirksomhed, kan det fastslås at der var en stor succesrate for kaperne ved priseretten i Aalborg. Når et skib er blevet opbragt, var der en rigtig god sandsynlighed for at det betyder gevinst for kaperne.

Kaperernes succesrate

Ikke alle kaperkaptajner havde lige stor succes. Ved at gennemgå de i dommene opgivne navne, ses hvor mange opbringer de enkelte kaperkaptajner har gjort. Statistikken omfatter både 'gode priser', samt frikendelser.

Der er i statistikken en overraskende stor andel af kaptajner, som kun har lavet en enkelt opbringning. Vi ved med sikkerhed at nogle af de kaptajner der indgår i statistikken er fra andre dele af landet, og derfor normalt ville få prisedømt skibe ved en anden priseret.²⁸ Nogle af de kaptajner der endte i Aalborg, havde hjemme i eksempelvis Randers og København, hvor de muligvis har fået prisedømt andre skibe. Andre faktorer som kan have haft betydning for at nogle kaptajner kun laver én opbringning kan være tilfælde som: fjendtlig tilfangetagelse, fallit ved løbende udgifter, ulykker, eller død. Opgørelsen dækker kun en del af krigen, og flere kaptajner der kun opbragte et enkelt skib har muligvis opbragt yderligere, senere i krigen.



Figur 5: Hyppeghed af antal opbringninger for de kaperkaptajner, der optræder i de i priseretten afsagte domme i Aalborg i perioden 28. januar 1808 – 26. februar 1810. 29 kaptajner har således kun opbragt en god prise, mens en enkelt havde 11 opbringninger (Baseret på Bøggild: Priseretten for Aalborg Stift).

Eksempler på auktionseværdier af prisedømte skibe og ladninger

Noget, som vi endnu ikke har afklaret, er værdien af et prisedømt skib, og dets ladning. Til formålet har vi undersøgt nogle af de eksempler på priseauktioner, som var at finde i *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger 1807-1814*. Heri findes der udførligt regnskab for den totale salgspris af flere skibes ladninger, samt auktionsoversigter, hvor der er opgivet den indbragte værdi af enkelte varer.

Den 18. marts 1813 blev det prisedømte skib *Hercules* solgt for 16.600 rigsdaler Dets ladning blev solgt for 80.699 rigsdaler og 66 skilling, til en samlet værdi af 97.299 rigsdaler og 66 skilling.²⁹

Den 20. november 1813 blev følgende prisedømte skibe og ladninger solgt på auktion:

- 1) En ladning af 8 pund "Laade" solgt for 1.445 rigsdaler og 16 skilling.
- 2) Smakskibet *Die Vafnungs* ladning solgt for 39.449 rigsdaler og 20 skilling.
- 3) "Ledige fade" af skibet *Frau Marthas* ladning solgt for 318 rigsdaler og 72 skilling.
- 4) 1 tønne tjære henførende til ladningen i *Frau Anne Margrethe* solgt for 26 rigsdaler og 48 skilling.
- 5) Ladningen af smak skibet *Die Frau Anne Margrethe* solgt for 353.779 rigsdaler og 47 skilling.
- 6) Smakskibet *Frau Anne Margrethe* solgt for 9.000 rigsdaler

Ovenstående solgt for i alt 404.019 rigsdaler og 11 skilling.³⁰

Den 29. januar 1814 blev følgende prisedømte skibe og ladninger solgt på auktion:

- 1) Skibet *Amalia* solgt for 14.350 Rbdr.
- 2) Skibet *Spekulants* ladning solgt for 81.710 Rbdr.
- 3) Skibet *Tretis'* ladning solgt for 67.796 Rbdr. og 34 skilling.
- 4) Skibet *Erichs* ladning solgt for 2.561 Rbdr. og 65 skilling.

Ovenstående solgt for i alt 166.418 Rbdr. og 3 skilling.³¹

Den 28. november 1812 blev følgende prisedømte skibe og ladninger solgt på auktion:

- 1) Skibet *Christina*, solgt for 3.400 Rbdr.
- 2) Skibet *Christinas* ladning, solgt for 758 Rbdr. og 84 skilling
- 3) Skibet *Erich*, solgt for 1.120 Rbdr.
- 4) Skibet *Boreas*, med ladning, båd, og skibsdele, solgt for 47.071 Rbdr. og 59 skilling
- 5) Skibet *Die Vrau Hermina*, solgt for 2000 Rbdr.
- 6) Skibet *Thetis*, solgt for 6000 Rbdr.
- 7) Skibet *Carl Uno* med ladning, solgt for 23.074 Rbdr. og 48 skilling.

Ovenstående solgt for i alt: 83.425 Rbdr. og 3 skilling³²

Ladning 5) fra skibet *Die Frau Anne Margrethe* er et ret voldsomt eksempel, men vi ved desværre ikke hvad den bestod af. I det hele taget virker det til at ladningen på de opbragte skibe har været mere afgørende, end værdien af skibet. Det er derfor interessant at se på værdien af en række forskellige varer.

Eksempel på auktion af en prisedømt ladning

Fra 'Generalkommisariatet Søkvæsthuset' får vi et godt indblik i behandlingen af konfiskerede varer på auktion, og værdien af disse. Fra domsafsigelserne ved vi, at kaperkaptajn/kaperreder har eget ansvar for at omsætte fangsten, hvilket skulle ske i en dansk købstad. Dette betyder også, at den eventuelle gevinst bliver bestemt af danske takster, og værdien af dansk valuta i forhold til de varer som videresælges. I *Sag No. 3 – Udskrift af Kiøbenhavns Auktions Protokol* fra Generalkommisariatet, ligger en oversigt over en af disse afholdte auktioner, som giver et

omtrentligt billede af hvordan auktionerne foregik. Vi ser her pro memoria, samt opridsning af salget af ladningen af hamp fra skibet *Victoria*. Fremgangsmåden her, efter et skib er blevet dømt ved priseretten, foregår altså på en ordnet og rettidig måde, jf. ”de ved auktionen bekendtgjorte Conditioner”³³. Auktionen synes ikke at være foregået på samme måde, som man i dag forstår konceptet. Det vises at der er en fast pris pr. kvantitet som går igen for den samme vare.³⁴ Dette gentager sig ligeledes for de andre varetyper på auktionen: Hørfrø, Pibestaver, og sække.³⁵ Det interessante i forhold til at sige noget om økonomien for kaperne, bliver derfor, at der synes at være en relativt forudsigelig indkomst, når man ved hvilken vare man håndterer. I eksemplet er således de opgivne, danske markedspriser³⁶:

- For hamp, 114 rigsdaler/sku [skippund]³⁷
- For hørfrø, 20 rigsdaler/tønder³⁸
- For pibestaver³⁹, 50 rigsdaler/skok⁴⁰
- For lærredssække, 5 skilling & 8 penninger⁴¹/ stk
-

For kaperrederen har det haft afgørende betydning at der var faste takster, da det gav garanti for en vis indtægt ved hver fangst. Nedenstående viser prisforskellen på hamp og hørfrø.

- Hamp: $\frac{160kg}{114 rdl.} = 1,40 \frac{rdl}{kg}$
- Hørfrø: $\frac{42 \cdot 100kg}{20rdl.} = 5 \frac{rdl}{kg}$

Altså ville en ladning af hørfrø indbringe over tre gange så meget som en ladning hamp af samme vægt, hvilket naturligvis var en betydelig forskel for kaperne.

Fortjeneste af kaperi

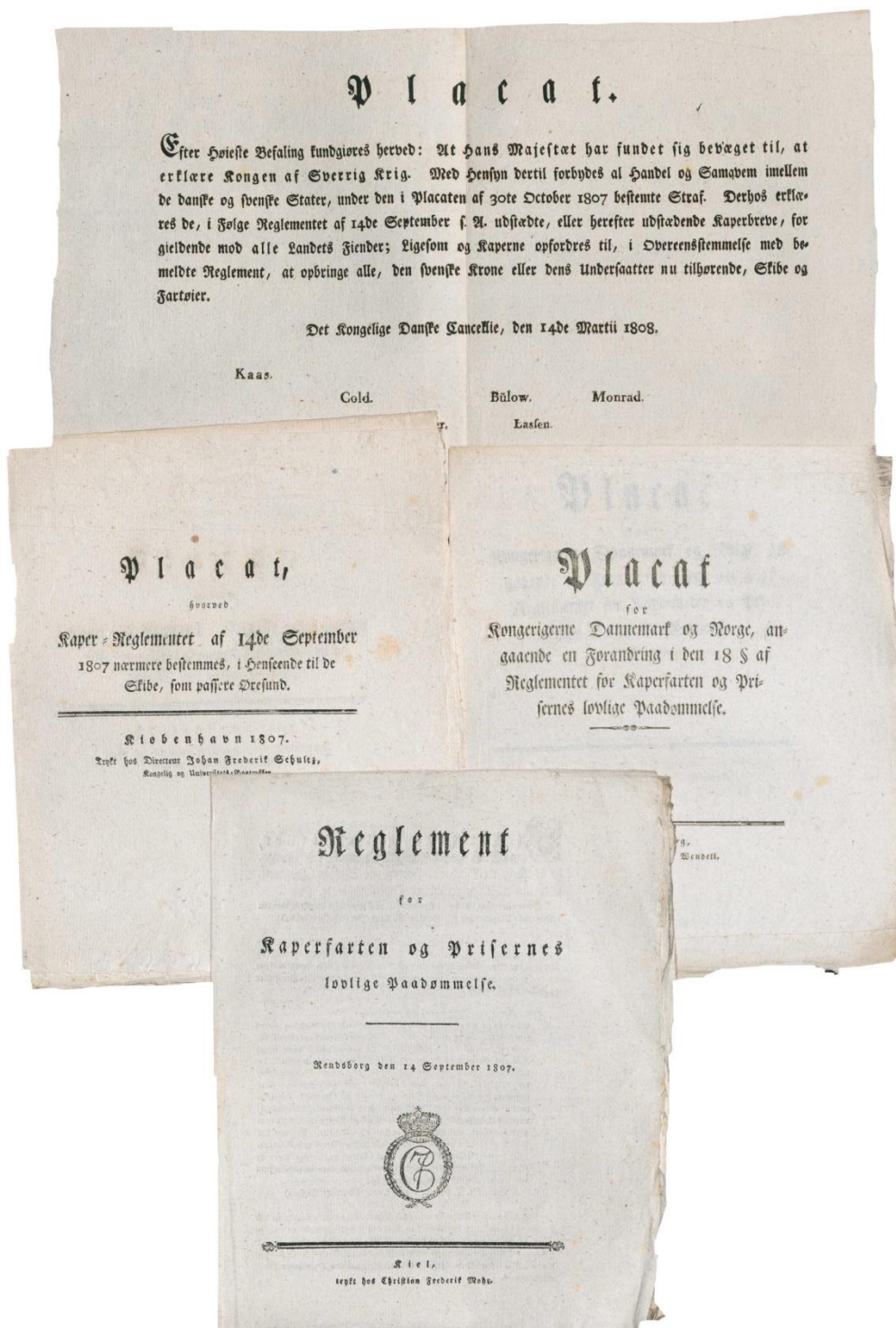
Indtil videre har vi vist hvordan mulighederne for indtægter har været for et kaperfartøj. Det næste spørgsmål er så, i hvor høj grad det har været muligt at gøre en levevej ud af at arbejde på et kaperfartøj.

I 1813 opbragte båden *Giedebukken*, bestående af 15 mand, bevæbnet med to svingbasser og en haubits,⁴³ skibet *Boreas* på 250 kommercelæster, som blev prisedømt og solgt ved auktion. *Boreas* løb fast i Kallebod strand og blev solgt imens det stadig var grundstødt 18 maj 1813.⁴⁴ Skibets ladning blev sat til salg, og en avisannonce lød på at skibet indeholdt: ”Et parti hørblaar, et parti nyt tougværk, et parti ugiorte haandspager, samt skibets seil, endeel brugt tougværk, bestaaende i ankertouge, løbende redskab m. m. ankere, jern, kobber, tin og adskilligt.”⁴⁵

Ligeledes blev skibets proviant sat til salg, lydende på: ”10 sække skibsbrød, 5 sække ærter, en sæk gry, 2 sække salt og 2 foustager saltet oxekiød.”⁴⁶

Skibets ladning blev solgt for i alt 32.863 rigsdaler og 76 skilling.⁴⁷

For at undersøge hvad mandskabets andel var af det opbragte skibs værdi, kan der laves nogle tilnærmede udregninger. Først og fremmest tog statskassen (Kongens Kasse) 1 % af bruttoværdien,⁴⁸ altså 329 rigsdaler I sagen af Købmand P.H. Sødning vs den norske regeringskommission,⁴⁹ ser vi at man fra rettens side anslog omkostningen for en mands (menigt besætningsmedlem) daglige hyre og kost at ligge på 1 rigsdaler pr. dag. Ud over det kom kaptajnens løn, proviant, havneafgifter, etc., hvilket løb op i 15 rigsdaler pr. dag.⁵⁰ Hvor mange dage de har ligget stille varierede meget, men typisk et sted mellem 7 og 61 dage.⁵¹ I bedste fald ville det for *Giedebukken* betyde en omkostning på 197 rigsdaler Herefter fik rederen, som kunne være alene eller et anpartsselskab typisk 50 %, tilsvarende 16.169 rigsdaler Det efterlod 16.169 rigsdaler til deling for mandskabet. Vi ved, at der har været en besætning på 15 mand på skibet, men



Figur 6: Med en række forordninger om kapervæsen forsøgte Kong Frederik den Sjette at styrke søkrigen mod England, og i 1808 også mod Sverige. De mange kaperfartøjer, der blev udrustet, tvang den overlegne engelske flåde til at deployere en væsentlig styrke til beskyttelse af den for englænderne livsvigtige østersøhandel. (Rigsarkivet: Grosserer-Societetet, Samling af forordninger).

besætningens sammensætning kan vi kun gætte os til. Et kvalificeret gæt vil være, at besætningen har bestået af: 1 kaptajn, 1 styrmand, 1 prisemester, 1 kanonér, 6 matroser, 4 halvbefarne/ubefarne⁵² og 1 skibsdreng. Fordelingen af mandskabet er et tilnærmet gæt ud fra fordelingen på andre fartøjer. Vi ved, at der altid var 1 kaptajn, 1 styrmand, og ikke mere end 1 prisemester, og i flere tilfælde én kanoner.⁵³ Resten af besætningen er vurderet på et skøn ud fra skibets størrelse og bevæbning.⁵⁴ Ud fra andre lignende eksempler kan en fordeling af de 16.169 rigsdaler have set ud på følgende måde: kaptajn 8, styrmand og prisemester 5, kanoner 2, matroser 1, halvbefarne $\frac{3}{4}$ og skibsdreng $\frac{1}{2}$, fordelt på $29\frac{1}{2}$ mandsparter.^{55 56 57} Det vil sige at en mandspart har været ca. 548 rigsdaler værd. Dette skal sammenholdes med at dagslønnen for en odenseansk arbejdsmand i 1813 var på 2 rigsdaler og 32 skilling.⁵⁸ En mandspart fra den opbringelse alene, var altså tilsvarende omtrent 199 dagslønne.

Det vi altså kan se indtil videre, er at der ved en god fangst, har været en god fortjeneste for flere af kaperne. Kapergasterne havde mulighed for at tjene mange gange det, som en almindelig arbejder i byen tjente på flere måneder, på et enkelt togt. Kaptajnen var i den sammenhæng den klart bedst stillede, da han fik op til 10 gange så meget udbetalt, som en menig matros.

Diskussion

Dette afsnit indeholder en diskussion omkring udgifter og indtægter for kaperredere. Dernæst følger en lignende diskussion omkring kapermandskabet, og slutteligt en diskussion af en af Kay Larsens antagelser om kaperkrigens indtægter, samt en diskussion af den voldsomme inflations betydning for dette projekt.

For at undersøge om kaperfarten har været rentabel for rederne skal udgifterne kortlægges. Kaperfartøjet *Den uvisse gevinst*, med en besætning på 10 mand forbrugte således 21.000 rigsdaler over en periode på 15 måneder, fra d. 3. september 1812 til udgangen af 1813.⁵⁹ Dette skib blev udrustet allerede d. 4. august 1810 og havde en bevæbning på 3 kanoner.⁶⁰ Udgifterne har således ikke været forbundet med køb af fartøj og oprindelig bevæbning, så udgifter må være tilknyttet vedligeholdelse af fartøjet, samt proviant og løn til mandskabet. I en sag fra priseretten i Aalborg d. 12. oktober 1809 blev det fastslået af retten, at et rimeligt beløb til afholdelse af lønudgifter til mandskabet på et kaperskib beløb sig til 1 rigsdaler pr. mand pr. dag.⁶¹ Benyttes samme beløb ved tilfældet med *Den uvisse gevinst*, vil de samlede lønudgifter for perioden løbe op i ca. 4.500 rigsdaler. Med i beregning skal dog tages den voldsomme inflation i perioden. Eksempelvis blev dagslønnen for en odenseansk arbejdsmand firedoblet fra 1808 til 1812 fra 50 skilling til 2 rigsdaler.⁶² Det må antages at lønnen som matros på et kaperskib har fulgt samme tendens. Lønudgifterne til mandskabet på *Den uvisse gevinst*, beregnet efter en inflation på 100 % om året, løber altså op i 13.500 rigsdaler. Dette beløb passer godt til de angivne 21.000 rigsdaler, med 7.500 rigsdaler til overs til løbende reparationer og andre udgifter til fartøjet. Dette beløb vidner om store løbende økonomiske udgifter for kaperrederne, men der er endnu flere udgifter for en reder. For at blive udstyret med et kaperbevis, skulle der betales borgen til staten, i ovenstående tilfælde 2.000 rigsdaler, og adskillige reder skulle givetvis købe et fartøj og bevæbning til dette. Dette vidner om at der skal en solid økonomi til at være reder, hvilket givetvis har været grunden til, at det var udbredt at danne anpartsselskaber til varetagelse af et kaperskib. Ovenstående eksempel med *Den uvisse gevinst* må siges at være repræsentativ for en stor andel af periodens kaperfartøjer, da fartøjet med sine 10 besætningsmedlemmer og en enkelt kommercelæste kan betragtes som et typisk kaperfartøj.⁶³ Det må derfor sandsynliggøres at andre kaperredere må have haft lignende udgifter. Et større skib med en større besætning vil naturligvis være endnu dyrere i drift for en kaperreder. Eksempelvis udrustede overkøbmænd Kjellerup fra Aalborg jagten *Victoria*, på 23 kommercelæste og med en besætning på 30 mand, for 16.000 rigsdaler. Dette beløb skal tages i betragtning af at det

var i 1808, på et tidspunkt hvor inflationen endnu ikke havde udhulet møntfoden, som var tilfældet med eksemplet med *Den uvisse gevinst*.

Indtægterne for kaperrederne har været afhængig af frekvensen af opbringninger af fjendtlige skibe, samt værdien af deres laste, og ikke mindst om skibet bliver dømt god prise. I perioden 28. januar 1808 til 26. februar 1810 blev der prisedømt i alt 54 skibe ved priseretten i Aalborg. Til sammenligning var der udrustet 51 kaperskibe i hele Nordjylland i samme periode⁶⁴, hvilket vil sige at et kaperskib i gennemsnit ville opbringe et skib, der blev prisedømt, hvert andet år. Frekvensen af opbragte prisedømte skibe må altså siges at være yderst begrænset for et kaperskib. Byer i Nordjylland har været hjemhavn for ca. 15 % af alle kaperskibe i Danmark⁶⁵, og spørgsmålet er om tallene fra Nordjylland er repræsentative for kaperskibe i resten af landet. Farvandet ved Øresund er meget smalt, og det var derfor lettere for kaperskibe at opdage forbigående skibe her, end det eksempelvis var i Kattegat, Skagerrak eller Nordsøen. På den anden side har det været lettere for engelske konvojer at beskytte handelsskibe på et mindre område. Vi har ikke fundet materiale der kan hjælpe til at sige noget om frekvensen af opbringelser, der bliver prisedømt fra andre dele af landet, men helt urealistisk virker det ikke at situationen har været den samme i eksempelvis København.

Når den gennemsnitlige frekvens af opbringninger af skibe, der blev dømt god prise var så ringe, siger det noget om kaperhvervet generelt, men der har været stor forskel på succesen blandt kaperskibene. Som det ses i figur 5) opbragte en enkelt kaperkaptajn fra Aalborg i den første kaperperiode opbragt hele 11 skibe, af hvilke seks skibe blev dømt som god prise. Denne kaptajn har arbejdet for to forskellige redere i perioden, hvilket vidner om at hans dygtighed har været bemærket, og han sandsynligvis har fået tilbudt en bedre kontrakt hos en anden reder. Dette virker dog til at være et særtilfælde, og det har sandsynligvis været således, at de fleste kaperskibe kun har opbragt ganske få, eller slet ingen skibe i løbet af krigen.

Selvom et opbragt skib blev dømt som god prise, var det ikke en garanti for succes for rederen. Her har værdien af lasten været det helt afgørende punkt, og denne har varieret i helt ekstrem grad. Der er flere eksempler på ladninger der er solgt for over 100.000 rigsdaler, og et enkelt eksempel fra en auktion i København gav et udbytte på hele 350.000 rigsdaler Dette eksempel er dog fra d. 20. november 1813, på et tidspunkt hvor inflationen havde udhulet møntfoden. Andre auktioner har givet meget mindre beløb, og der er mange eksempler på at ladninger er solgt for nogle få tusinde rigsdaler, langt fra nok til at dække omkostningerne for rederen.

Meget tyder altså på at det generelt har været en dårlig forretning at være kaperreder under Englandskrigen. Skulle de meget høje udgifter til vedligeholdelse af skib, løn og andet dækkes, krævede det opbringelse af minimum et skib, der blev dømt god prise, der samtidig skulle have en værdifuld last. Dette har givetvis sjældent været tilfældet for de 574 kaperskibe der blev udrustet i løbet af krigen, som beskrevet i ovenstående afsnit. Måske en reder har måtte sande at det har været en dårlig forretning, om end nogle har været enten heldige, eller har ansat en dygtig kaptajn som har kunnet levere varen. Af de 574 kaperskibe der var udrustet i løbet af krigen, var der kun 113 under tredje kaperperiode. Ligeledes var kun 7 kaperskibe udrustet i løbet af alle 3 kaperperioder⁶⁶, hvilket vidner om at kaperfarten ikke har været nogen god forretning. Har en reder tjent penge i første og anden kaperperiode, må det være incitament for at fortsætte i hvervet, men dette har kun ganske få gange været tilfældet. En anden forklaring på at antallet af kapere i 3. periode var lavere end de to foregående, kan være indførelsen af en særlig ordning fra statens side af, hvor en del af auktionsværdien af prisedømte skibe og ladninger skulle ydes som lån til staten. Denne ordning blev indført i starten af anden kaperperiode, og omfattede halvdelen af auktionsværdier over 10.000 rigsdaler, til en rente på 4 %. Dette betød at rederen ikke fik samme udbytte her og nu, og en rente på 4 %, i en tid hvor inflationen var på omkring 100 % om året, kan

have været med til at drive flere redere ud af hvervet. En tredje forklaring kan være at engelske konvojer blev mere effektive i løbet af krigen, og at det derfor blev sværere at opbringe skibe. Denne faktor påpeger Kay Larsen også.⁶⁷ Hvilke af ovenstående faktorer der har vejet tungest er svært at vurdere, men faktum er at kaperfarten var mindre omfangsrig i slutningen af krigen. De økonomiske motiver må dog have været væsentlige. Ovenstående diskussion falder i god tråd med det Ole Feldebæk skriver i *Dansk søfarts historie*, hvor han ligeledes resonere sig frem til at kapervirksomheden som helhed har være tabsgivende.⁶⁸ Kay Larsen er mere enspoeret i sin forskning omkring økonomien som kaperreder. Han kommer med mange eksempler på hvor mange penge en god prise kan indbringe, men han holder det på intet tidspunkt op imod de udgifter der måtte være. Dog skriver han et eksempel om Urtekræmmer F. C. Brock, der var reder for hele 35 kaperskibe at: "Hans Virksomhed indbragte store Summer, men da han døde 1824, var hans Bo fallit. Der var sjældent Lykke ved Kaperpengene."⁶⁹ Dette er det nærmeste Kay Larsen kommer på en vurdering af om det generelt har været en god forretning at være kaperreder. Godt nok indbragte F. C. Brock's virksomhed store summer, men det må også være forventelig med hele 35 kaperskibe i søen, men spørgsmålet er om indtægterne kunne stå mål med udgifterne. Om F. C. Brock's fallit skyldes hans engagement i kapervirksomheden, eller det blot har været en følge af den generelle økonomisk nedgang, grundet handelsblokade og hyperinflation, er svært at gisne om. Det er dog sikkert at en så omfattende kaperflåde har været forbundet med enorme udgifter.

Mandskabets udgifter i kaperhvervet har ikke været af økonomisk karakter, men har nærmere været en indsats med livet. Kaperhvervet var bestemt ikke ufarligt, og søfart generelt har været et farlig erhverv på den tid. Indsatsen har altså været af aller højeste karakter, og mandskabet kunne ende med at betale den højeste pris. Indtægterne har for mandskabet været mere stabile end for rederen. Mandskabet har fået kost og logi (på større skibe) ombord, og der har været en fast hyre. Ud over den faste hyre har mandskabet fået mandsparter, efter deres stilling ombord, for opbragte prisedømte skibe. Den jævne matros havde altså ikke noget økonomisk i klemme, men en god prise kunne indbringe en årsløn for en enkelt dags arbejde. For kaperkaptajner, som har fået op imod 10 mandsparter kunne en god prise indbringe ham 10.000 rigsdaler, en helt uhørt høj løn. Kaperkaptajn Jens Lind, der i 1808 opbragte en kuf med en kostbar manufakturkladning, fik til sin andel astronomiske 120.000 rigsdaler⁷⁰ Til sammenligning var der i 1810 kun 91 borgere i Danmark der tjente mere end 10.000 rigsdaler om året.⁷¹ For succesfulde kaptajner kunne deres virke i kaperhvervet gøre dem svimlende rige. Lars Lindeberg kalder ligefrem kaperfolkene for: "den tids gullaschbaroner".⁷²

For mandskabet ombord på et kaperskib, ser det ud til at det har været et økonomisk rentabelt erhverv. Lønnen har været på niveau med en arbejdsmands, og for de der har tjent ombord på et kaperskib, der har opbragt en heldig prise, har der været en betragtelig bonus at hente. Anders Bloksgaard skriver således at: "det var ikke ualmindeligt at se fattige søfolk ende som datidens millionærer efter nogle få gode kapringer."⁷³ Det skal dog tages i betragtning at dette hverv har været væsentlig farligere end mange andre. Disse to faktorer er dog svære at gøre op. Noget der kunne tyde på at der har været gode penge i at være ansat på et kaperfartøj er, at Kay Larsen påpeger at besætningen på et kaperfartøj typisk har bestået af ¼ "Landkrabber".⁷⁴ Det faktum at så mange udenfor søfartserhvervet har erhvervet sig som kaper vidner om at det har været et prestigefyldt erhverv, nok primært grundet udsigten til hurtig rigdom. Dette er Anders Bloksgaard enig i, da han blandt andet skriver: "Det faktum, at almindelige jævne mænd gennem heldige kapringer fra den ene dag til den anden kunne blive velhavere, har virket [...] voldsomt dragende".⁷⁵ Endvidere skriver han at: "Det var en tid, hvor der var profit i at være patriot."⁷⁶

Omfanget af kapernes indtægter i løbet af krigen er svært at danne sig et øveblik over. Kay Larsen har dog givet et bud på at der blev prisedømt skibe til en værdi af over 100 millioner rigsdaler i løbet af krigen. Dette beløb omfatter både skibe der er opbragt af flåden og kapere. Kay

Larsen skriver ikke hvordan han er nået frem til dette beløb, og hvor stor en del kaperflående har stået for, men at: ”Kaperne tog [...] langt den overvejende Del paa deres Kappe.”⁷⁷ Anders Bloksgaard skriver at: ”der [blev] kapret masser af skibe, men hvor mange der helt præcis er tale om, har historikerne endnu ikke opgjort. Men det drejer sig om tusindvis af handelsskibe.”⁷⁸ Udtalelserne fra disse to forskere modsiger hinanden. Hvis det ikke er opgjort hvor mange handelsskibe der er blevet kapret, så må det være en umulighed at estimere de samlede indtægter i løbet af krigen.

Det skal imidlertid også med, at en del priserne kom i stand som følge af flådens aktiviteter. Ganske vist var størstedelen af den dansk-norske flåde udraderet allerede ved krigens start, men i 1810 lykkedes det for en dansk eskadre på seks orlogsbrigger at erobre 47 engelske handelsfartøjer på en gang. De engelske skibe sejlede i konvoj under eskorte af den engelske brig, *Forward*, som imidlertid stak af ved synet af de danske skibe. Denne helt exceptionelle prise indbragte den danske statskasse ikke mindre end fem en halv millioner rigsdaler.⁷⁹ Denne undersøgelse er begrænset til kapervæsenets aktiviteter, og tager således ikke stilling til flådens aktiviteter, men alligevel virker Kay Larsens tal, 100 millioner, til at være grebet ud af den blå luft; det er i hvert fald et belejligt rundt tal.

En faktor, der gør tallene, og dermed også vores diskussion om samme upræcis, er den voldsomme inflation, der var i perioden. Dette gør det svært eksempelvis at sammenligne tal fra 1808 med tal fra 1813. De gange, vi har forsøgt at tage højde for inflationen, er udregningerne foregået efter bedste formåen, men de må i bedste fald betragtes som værende usikre. Dette gør blot, at det er endnu mere usikkert at estimere, hvorvidt kapervirksomheden i Danmark under Englandskrigen har været rentabelt.

Konklusion

Var kapervirksomheden i Danmark økonomisk rentabel under Englandskrigen 1807–1814? Kaperrederne har haft store udgifter i forbindelse med at udruste, vedligeholde og bemane skibene. Dette kunne beløbe sig til 15-20.000 rigsdaler om året, alt afhængig af størrelsen på skib og mandskab, og inflation. Redernes indtægter har derimod varieret, alt efter hvor mange skibe der blev opbragt, om de blev dømt god prise, og hvor værdifuld ladningen var. Et kaperskib i Nordjylland opbragte i gennemsnit kun et skib hvert andet år, der blev dømt god prise. Skulle udgifterne til kaperskibet tjenes ind igen, skulle det være en værdifuld ladning i det opbragte skib, hvilket ofte ikke har været tilfældet. Det har derfor været vitalt at skibet havde en dygtig kaptajn og mandskab, der kunne opbringe skibe oftere. Enkelte kaptajner har således været yderst produktive under deres virke, og tjent gode penge hjem til rederne. Mange redere har dog ikke kunne tjene de penge de har investeret hjem igen, og for dem har kaperhvervet ikke været økonomisk rentabelt. Der er således kun 7 ud af 574 fartøjer, som opererede gennem alle tre kaperperioder i krigen. Dette vidner om at langt de fleste redere, har oplevet hvervet som en underskudsforretning, og derfor ikke fortsatte driften.

For mandskabet på kaperskibene har der været gode penge at tjene. Ud over deres normale hyre, har der været udsigt til en god gevinst ved opbringning af en god prise, da deres mandsparter ofte kunne give en hel årsløn. Kaptajnerne på kaperskibene har tjent rigtig gode penge, såfremt de opbragte et skib der blev dømt god prise, da deres andel af byttet typisk var 10 gange højere end den menige matros. Selv mandskab på skibe der ikke opbragte et eneste skib har tjent deres normale hyre, og har som sådan ikke tabt noget. Dog skal det tages i betragtning hvor farligt et hverv det var at være besætning ombord på et kaperskib.

Generelt set kan vi konkludere, at det ser ud til at have været en dårlig forretning at være kaperreder under Englandskrigen. Det virker derimod til at mange sømænd har tjent gode penge på

at have haft hyre på et kaperskib. Det er dog svært at sige noget med sikkerhed, da kildematerialet kun dækker dele af krigen, dele af Danmark, og i øvrigt er fra perioder i hver sin ende af krigen. Ud over det har der været hyperinflation i Danmark under krigen, hvilket vanskeliggør en sammenligning af pengemængder på tværs af perioden. Kay Larsens påstand om en samlet omsætning på 100 mio. Rigsdaler virker dog ikke sandsynlig.

Referencer

Utrykt materiale

Rigsarkivet (RA): *Generalkommissariatet (Søetaten), Søkvæsthuset*. Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger 1807 – 1814

Rigsarkivet, *Reglement af 14/9 1807, § 3.*, konsulteret 4. december 2016

<http://www.emu.dk/sites/default/files/Reglement%20for%20kaperfarten%2014.7.1807.pdf>

Litteratur

Bloksgaard, Anders: *Kapervæsenet 1807-1814*, i Erik S. Christensen, Knud Knudsen, Henrik Gjøde Nielsen, Erik Helmer Pedersen, Viggo Petersen, Svend Sørensen og Peter Ussing (ed): *Nordjylland under Englandskrigen 1807-1814*. Aalborg, 2009.

Bloksgaards, Anders: *Databasen Danske Kaperudrustninger 1807-14*. Upubliceret, kopi i forfatterens besiddelse.

Bøggild, J.: *Samling af de i Priseretten for Aalborg Stift afsagte domme*. København, 1810.

Feldbæk, Ole: *Dansk Søfarts Historie 3*. Gyldendal, 1997.

Koll, Boris: *Kaperkaptajn Jens Lind – manden bag myten*. Skippershoved, 2000.

Larsen, Kay: *Danmarks Kapervæsen*. København, 1972.

Lindeberg, Lars: *De så det ske, Englandskrigene 1801-14*. København, 1974.

Munch-Petersen, Thomas: *Defying Napoleon. How Britain Bombarded Copenhagen and seized the Danish fleet in 1807*. England, 2007.

Nørby, Søren og Seerup, Jakob: *For flaget og Danmark. Søværnet dag for dag gennem 500 år*. København, 2017.

Pedersen, Erik Helmer: *Nordjylland under Englandskrigene*, i Erik S. Christensen, Knud Knudsen, Henrik Gjøde Nielsen, Erik Helmer Pedersen, Viggo Petersen, Svend Sørensen og Peter Ussing (ed): *Nordjylland under Englandskrigen 1807-1814*. Aalborg, 2009.

Poulsen, Gert og Christensen, Per Bo: *Aalborg fra politisk skandale mod økonomisk katastrofe fra 1680 til 1814 – Aalborgs Historie vol. 4*. Skive, 1990.

Thestrup, Poul: *Mark og skilling, kroner og øre – Pengeenheder, priser og lønninger i Danmark i 350 år (1640-1989)*. Helsingør, 1991

Noter

- ¹ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814"; Feldbæk: *Dansk Søfarts Historie 3*; Larsen: *Danmarks Kapervæsen*; Pedersen: "Nordjylland under Englandskrigene".
- ² Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814".
- ³ Larsen: *Danmarks kapervæsen 1807-14*.
- ⁴ Munch-Petersen: *Defying Napoleon*; Helmer Pedersen: "Nordjylland under Englandskrigene," s. 15-26.
- ⁵ Munch-Petersen: *Defying Napoleon*; Helmer Pedersen: "Nordjylland under Englandskrigene," s. 15-26.
- ⁶ Munch-Petersen: *Defying Napoleon*; Helmer Pedersen: "Nordjylland under Englandskrigene," s. 15-26.
- ⁷ Helmer Pedersen: "Nordjylland under Englandskrigene," s. 15-26.
- ⁸ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 247-250.
- ⁹ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 250-254.
- ¹⁰ Rigsarkivet, *Reglement af 14/9 1807*, § 3., konsulteret 4. december 2016.
<http://www.emu.dk/sites/default/files/Reglement%20for%20kaperfarten%2014.7.1807.pdf>
- ¹¹ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 251.
- ¹² Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 251-254.
- ¹³ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 254-259.
- ¹⁴ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 259-260.
- ¹⁵ Larsen: *Danmarks kapervæsen* s. 16.
- ¹⁶ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 251-254.
- ¹⁷ Larsen: *Danmarks kapervæsen*, s. 17.
- ¹⁸ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 271.
- ¹⁹ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 251-253.
- ²⁰ Larsen: *Danmarks kapervæsen*, s. 18.
- ²¹ Koll: "Kaperkaptajn Jens Lind," s. 22-23.
- ²² Feldbæk: *Dansk Søfarts Historie*, s. 205.
- ²³ Bloksgaard: "Danske kaperudrustninger."
- ²⁴ Rigsarkivet (RA): *Generalkommissariatet (Søetaten), Søkvæsthuset*. Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger 1807 – 1814.
- ²⁵ Bøggild: Priseretten for Aalborg Stift, s. 1-172.
- ²⁶ Bøggild: Priseretten for Aalborg Stift, s. 1-172.
- ²⁷ Bøggild: Priseretten for Aalborg Stift, s. 1-172.
- ²⁸ Bøggild: Priseretten for Aalborg Stift, s. 1-172.
- ²⁹ RA. *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger*, sag nr. 16.
- ³⁰ RA. *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger*, sag nr. 70.
- ³¹ RA. *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger*, sag nr. 94.
- ³² RA. *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger*, sag nr. 83.
- ³³ RA. *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger*, Sag no. 3.
- ³⁴ Bøggild: *Priseretten for Aalborg Stift*, s. 1-172.
- ³⁵ I optegnelsen opgivet som [blegede Lærredssække]; der er interessant nok ikke opgivet sækkenes indhold, men disse bliver alligevel solgt for 5 skilling (1/6 rigsdaler) pr. pund.
- ³⁶ RA. *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger*, Sag No 3.
- ³⁷ Ældre måleenhed, tilsvarende ~160kg.
- ³⁸ Der findes forskellige mål for "tønde", alt efter hvilken varer der er tale om, som varierer i angivelser af fx rumfang eller vægt. Det antages her at der er tale om "tønde korn", som svarer til 0,13920 m³, eller 139,2 liter.
- ³⁹ Formede bjælker, bruges bl.a. til fremstilling af tøndes.
- ⁴⁰ 60 styk, tilsvarende 3 snese.
- ⁴¹ Forældet møntfod, 1 skilling = 12 penninger.
- ⁴² Det antages at en tønde korn á 139,2L vejer ~100kg – Jf. 'Dansk Landbrugs Grovvarereselskab'
<https://www.dlg.dk/Om+DLG/Generelt/Kontakt/Spoerg+DLG/>.
- ⁴³ Bloksgaard: "Danske kaperudrustninger."
- ⁴⁴ Larsen: *Danmarks kapervæsen*, s. 97.
- ⁴⁵ *Kiøbenhavns Kongelig alene privilegerede Adresse-Contoires Efterretninger*, Annonce, 27. august 1813 s. 6.
- ⁴⁶ *Kiøbenhavns Kongelig alene privilegerede Adresse-Contoires Efterretninger*, Annonce, 15. maj 1813 s. 7.
- ⁴⁷ RA. *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger*, sag nr. 67.
- ⁴⁸ RA. *Dokumenter vedr. prisedømte skibe og ladninger*.
- ⁴⁹ Bøggild: *Priseretten for Aalborg Stift*, s. 1-172, sag no. 91.
- ⁵⁰ For en brig med 28 mands besætning.
- ⁵¹ Bøggild: *Priseretten for Aalborg Stift*, s. 1-172.

⁵² Sømand med hhv. lidt, eller ingen erfaring.

⁵³ Det antages her at "kanoner" i så fald ikke et lig skytte, at der snarere er tale om en slags 'kanonmester', der ikke alene kunne betjene flere kanoner effektivt i en kampsituation.

⁵⁴ Larsen: *Danmarks Kapervæsen*, s. 24. Larsen mener at omtrent ¼ af besætningen typisk ville være Halv- eller ubefarne. Derudover ville der typisk være min. 1 skibsdreng.

⁵⁵ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 260.

⁵⁶ Larsen: *Danmarks kapervæsen*, s. 25.

⁵⁷ Lindeberg: *De så det ske – Englandskrigene 1801-14*, s. 186.

⁵⁸ Thestrup: *Mark og skilling*, s. 35.

⁵⁹ Poulsen og Christensen: *Aalborg fra politisk skandale*, s. 217.

⁶⁰ Bloksgaard: "Danske kaperudrustninger."

⁶¹ Bøggild: *Priseretten for Aalborg Stift*, s. 161-164.

⁶² Thestrup: *Mark og skilling, kroner og øre* s. 33-35.

⁶³ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 259.

⁶⁴ Bloksgaard: "Danske kaperudrustninger."

⁶⁵ Bloksgaard: "Danske kaperudrustninger."

⁶⁶ Bloksgaard: "Danske kaperudrustninger."

⁶⁷ Larsen: *Danmarks kapervæsen*, s. 45.

⁶⁸ Feldbæk: *Dansk søfarts historie*, s. 206.

⁶⁹ Larsen: *Danmarks kapervæsen* s. 40.

⁷⁰ Koll: *Kaperkaptajn Jens Lind* s. 32.

⁷¹ Lindeberg: *De så det ske – Englandskrigene 1801-14*, s. 205.

⁷² Lindeberg: *De så det ske – Englandskrigene 1801-14*, s. 188.

⁷³ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 261.

⁷⁴ Larsen: *Danmarks kapervæsen*, s. 24.

⁷⁵ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 270.

⁷⁶ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 274.

⁷⁷ Larsen: *Danmarks kapervæsen*, s. 21.

⁷⁸ Bloksgaard: "Kapervæsenet 1807-1814," s. 249.

⁷⁹ Nørby og Seerup: *For flaget og Danmark*, s. 130.