



Mellem Arendal og Whampoa – de norske kinafarere

BENJAMIN ASMUSSEN

1700-tallet var en entreprenant tid i det Oldenborgske Rige – de landområder, der blev styret fra København af kongen, som nedstammede fra det oldenborgske fyrstedynasti. En af Rigets største virksomheder var Asiatisk Kompagni, der havde monopol på al handel i Asien under Dannebrog. Med på skibene, i Asiens handelsbyer og i bestyrelseslokalet i København var en lang række nordmænd, heraf flere med tråde til Aust-Agder. Om dem handler denne artikel.

Der er travlhed i Hong-købmand Chowquas handelshus i Canton. Tekister fores med bly og forsegles, numre påmales og det hele bliver vejjet og ført til protokols på både kantonesiske og dansk. Detaljer i billedet afslører, at tekisterne skal med Asiatisk Kompagnis skib *Cronprindsen* i slutningen af det hektiske år 1783. Billedet er sandsynligvis bestilt af en supercargo i kompagniet.

Foto: M/S Museet for Søfart

DAC – det Danske Asiatiske Compagnie – stod der med gyldne bogstaver i flaget og på te-kisterne. DAC var fællestidens mest indbringende virksomhed, der blev stiftet i 1732 og opererede frem til 1844. Men på trods af det danske i navnet spillede nordmænd en vigtig rolle på alle niveauer i handelskompagniet både i bemanningen af skibene, i at få dem sikkert frem til deres destinationer og i at få de økonomiske hjul til at dreje.

Denne artikel handler om nogle af de mange nordmænd, der dukkede op i arbejdet med min ph.d.-afhandling *Networks and Faces Between Copenhagen and Canton, 1730–1840* fra 2018. Her undersøgte jeg de netværk, der var nødvendige for at få DAC som global virksomhed og især kinafarten til at fungere, og de mange netværk, som den globale handel udviklede. Afhandlingen anvendte historisk netværksanalyse for at binde mennesker og tanker sammen på tværs af kilderne. I netværksanalyse, eller *Social Network Analysis*, som det også kaldes i samfundsvidenskaberne, er målet for ens undersøgelse selve forbindelserne mellem aktører eller fænomener snarere end den enkelte aktør i sig selv. Man definerer selv både aktører og hvilke typer forbindelser, man vil undersøge, men fælles for al netværksanalyse er antagelsen om, at idéer, tanker og normer spredtes, deles og håndhæves i netværk, som det derfor giver mening at studere. I DACs tilfælde er historisk netværksanalyse nyttig til at belyse, hvor centrale kompagniets direktører var i især 1700-tallet med indflydelse på store dele af det dansk-norske erhvervsliv, og hvordan DAC drog nytte af erfaringsopsamling fra sine asiatiske ekspeditioner.

Selvom den tidligere, omfangsrige litteratur om 1700-tallets kinafart ikke har fortiet den vigtige norske andel af denne fart, overraskede det mig alligevel, hvor omfangsrig den norske del af historien er. Denne artikel skal derfor ikke læses som en afslutning, men forhåbentligt snarere som en begyndelse på et samarbejde for at forstå endnu mere om disse erhvervskontakter på tværs af Skagerrak i tidlig moderne tid. Derfor findes til sidst i artiklen en oversigt over andre norske aktører i DACs

kinafart til videre udforskning. Men først skal det handle om hvordan det hele startede.

Norsk fra begyndelsen

1700-tallets første årtier havde været hårde for det Oldenborgske Rige, ikke mindst for residensstaden København. Store Nordiske Krig fra 1700–1721 havde været dyr, og samtidig blev byen ramt af pesten i 1711, der slog over en tredjedel af indbyggerne ihjel. Dertil kom den store brand i 1728, hvor 28 procent af byen gik op i flammer. Handelsmæssigt gik det dårligt for det gamle Ostindisk Kompagni, der var stiftet i 1670 på ruinerne af det tidligere kompagni af samme navn fra 1616. I 1729 lukkede Ostindisk Kompagni endeligt, og den dansk-norske asiensfart var nu de facto ophørt efter et helt århundredes sejlads. Men enhver krise rummer også potentialet for ny vækst, og denne gang var ingen undtagelse. Otte erhvervsfolk og embedsmænd gik sammen for at indlede et nyt erhvervseventyr: for første gang skulle et skib sejle direkte fra København til handelsbyen Canton i Kina. Selskabet, der blev stiftet til formålet, fik navnet det *Chinesiske Societet*. En af de otte entreprenører, som havde et af samtidens allerstørste erhvervsnetværk, var nordmanden Hans Jørgen Soelberg.¹

Soelberg var født i 1681, og som ung mand fik han i 1707 borgerskab som grosserer og tømmerhandler i København. Her udnyttede han sit familienetværk til sin far og bror, der drev savmøller i Norge, blandt andet i Bragenes. Forbindelserne har været nyttige, da efterspørgslen efter tømmer til at bygge huse og skibe var kæmpestor, så Soelbergs liv og karriere i hovedstaden tog hurtigt fart. Efter sit giftermål i 1709 købte han aktier i Vestindisk-Guineisk Kompagni, hvor han blev hovedparticipant i 1723. Året efter var han medstifter af Søassurancekompagniet, i 1730 blev han direktør i Vestindisk-Guineisk Kompagni, og samme år desuden medstifter af det Chinesiske Societet. Ligesom andre indflydelsesrige erhvervsfolk i perioden er Soelberg ikke undersøgt i litteraturen, men kun nævnt overfladisk i en dansk magisterkonferens.² Især Soelbergs rolle for Slave-



Asiatisk Kompagni samlede en lang række funktioner omkring hovedsædet på Christianshavn. Her var kontorer, bestyrelseslokale, auktionssal, skatkammer, en stigende mængde pakhuse, smedje, havn og skibsværft. Gengivelsen af området er fra 1866, altså et par årtier efter kompagniets lukning, men ikke meget har ændret sig. Skydeskibe fra Det kongelige Kjøbenhavnske Skydeselskab og Danske Broderskab – foto: Benjamin Asmussen

Cassen sammen med hans norske svigersøn Abraham Falck er også interessant og peger langt ud i verden. Slave-Cassen samlede penge ind ved kollekt i rigernes kirker til løskøbelse af de dansk-norske søfolk, der var blevet fanget og holdt som slaver i de nordafrikanske barbaresk-stater. Det førte til store summer overført gennem Europa til bl.a. Venedig som betaling til mellemmand for frigivelserne.

Særlig vigtigt i denne sammenhæng er, at Soelberg og de øvrige arbejdede for det nye Chinesiske

Societet førte til udsendelsen af en ekspedition direkte til Kina. Ledelsen af Societetets skib var norsk og nederlandsk, da den første kinafregat under Dannebrog i 1730 salutede for Kronborg på vej ud i Kattegat og Skagerrak. Endemålet var den ældgamle handelsby Canton, og konfliktpotentialer mellem de ombordværende norske og nederlandske officerer var stort. Øverst i rullebogens register over mandskabet stod kaptajn Michael Christian Ludvig Ferdinand Tønder, født på Næs ved Christiania i 1692. Men da



Malt af Horner.
MICHAEL, CHRISTIAN LYDEWIG FERDINAND TÖNDER
Kongl. Dansk Vice Admiral.
Stukken efter et Original Malerie, som findes hos hans efterladte Enke Frue.
Stukket af Haas Kongl. Livr. Kaaerst.

hans erfaring som søofficer primært havde været i de nære farvande, deltog også en andenkaptajn, nemlig den erfarne kinafarer Guilielmo de Brouwer fra Nederlandene. For at håndtere handlen i Kina havde Societetet ansat den ligeledes erfarne nederlænding Pieter van Hurck som supercargo, dvs. ansvarlig for last og handel. Dertil kom flere undersupercargoer, der skulle lære faget undervejs på den lange rejse, herunder Joachim Severin Bonsack, søn af en *Bergphysicus*, altså en læge, i Kongsberg.

Skibet var *Cron Printz Christian*, og i slutningen af oktober 1730 havde det forladt København og var på vej direkte til Kina. *Cron Printz Christian* var egentligt et svensk orlogsskib, som var blevet erobret ved Marstrand i 1719 under den norske søhelt Peter Tordenskiold. Traditionelt er rejsen blevet set som en dansk ekspedition, men går man den efter i sømmene, er der snarere tale om en skandinavisk eller endda nordeuropæisk rejse.

Det sydlige Norge spillede også en stor rolle for den fælles, store orlogsflåde i Det Oldenborgske Rige. Når eskadrer af skibe skulle mødes på vej ud i verden eller hjem til København, var især Flekkerø ved Christianssand et godt mødested med sin naturhavn. Den mest markante orlogstilstedeværelse her var i 1757–1758, hvor otte orlogsskibe var stationeret i området for at hævde den dansk-norske neutralitet under den Preussiske Syvårskrig.³ Arendals rige søfart førte også til flere typer forbindelser, som f.eks. Asiatisk Kompagnis fartøj *København*, der blev købt fra Ole Jacobsen i Arendal – bygget specifikt til asiatiske kystfart.⁴

Kompagniets storhed og fald

Cron Printz Christians rejse blev en gigantisk succes. De eftertragtede kinesiske varer – især te, silke og

porcelæn – indbragte store summer på auktion i 1732, og for købmændene i Chinesisk Societet førte det til oprettelsen af DAC, der fik hovedsæde på Christianshavn, Københavns nye Amsterdam-inspirerede bydel.

DAC fik fra begyndelsen monopol på al handel under Dannebrog øst for Kap det gode Håb. Formålet med det kongelige monopol var først og fremmest at opbygge København som handelsby og dernæst skabe afledt velstand i alle kongens riger.

I de første fem årtier af kompagniets historie gik det kun en vej: opad. Flere og flere skibe blev sendt afsted til både Kina og Indien, og pengene væltede ind og forgyldte både aktionærer og købmænd. Samtidig blev der skabt arbejdspladser til tusinder af mennesker som søfolk, handels- og kontorbetjente, håndværkere, havnearbejdere og mange andre.

I 1783 kulminerede DACs aktiviteter – for første gang var hele fem skibe sendt afsted til Kina samtidig, men på grund af en dramatisk blanding af intern svindel, ændrede internationale konjunkturer og skift i lovgivning hos europæiske konkurrenter gik det pludselig hastigt ned af bakke for det gamle handelskompagni. Alligevel fortsatte handlen i de kommende år, og det sidste skib ud af i alt ca. 130 ekspeditioner sejlede mod Canton i 1833. Kort derefter lukkede kompagniet, og kinahandlen blev givet fri.

Undervejs i sin ca. 100-årige historie kom mange tusinde mennesker i berøring med DAC. Som en af rigets største arbejdspladser sammen med flådebasen på Holmen i København og minen i Kongsberg, skabte virksomheden netværk mellem mennesker og forbindelser ud i verden. I det efterfølgende skal det handle om enkelte af disse mennesker, nærmere bestemt handelsbetjentene med forbindelser til Aust-Agder.

Allewelt og Arendal

Kaptajn Zacharias Allewelt, hans smukke hus på Merdø og hans engagement i kinafarten er velkendt. Men hans og familiens involvering i den dansk-norske langfart rummer endnu flere aspekter. Takket været historikeren Gunnar Moldens intensive

Den første kaptajn på den første direkte dansk-norske kinafart i 1730 var nordmanden Michael Tønder, søhelt fra Store Nordiske Krig. Ved slaget ved Stralsund i 1715 mistede han sit ene ben, som stikket her på forunderlig vis illustrerer. Ved slaget ved Dynekilen i 1716 brugte han sin våde skjorte til at slukke en lunte, der skulle til at antænde en svensk krudtladning af stor betydning for slagets gang. Trods træben var han altså en handlingens mand! Kobberstik af Hørner Haas, Det Kongelige Bibliotek

arkivarbejde ved vi i dag langt mere om Allewelts dybe involvering i den dansk-norske handel med slavegjorte mennesker.⁵ I begyndelsen af 1700-tallet blev Allewelt ansat i Vestindisk-Guineisk Kompagni, der havde monopol på slave- og sukkerhandel under Dannebrog. Han arbejdede sig op til styrmand og fik i 1725 kommandoen over en af kompagniets galioter, *Den Unge Jomfru*. Skibet fik den særprægede opgave at sejle i kystfart ved Guinea og forsøge at opkøbe så mange slaver som muligt. Rejsen til Afrika blev dog forsinket, da Allewelt besluttede sig for at gøre holdt ved Arendal på udrejsen for at blive gift!

Dermed grundlagde Allewelt en praksis, som han også brugte i sin kinafart, nemlig at lægge til ved Merdø på udrejsen. Det skete i 1740, efter at fregatten *Dronningen af Danmark* gik på grund ved Læsø, og Allewelt derefter besluttede at gå til Arendal for reparation. Det blev en behagelig sommer, og den store kinafregat endte med at bruge over 250 dage på at komme uden for rigets grænser. Historien gentog sig to år senere, da Allewelt efter en vellykket kinafart var på vej afsted med *Dronningen af Danmark* igen. Tæt ved Norges kyst var sejladsen plaget af ringe sigtbarhed, og med hjælp fra den lokale lods kom skibet ind i en sikker fjord tæt ved Arendal og hjemmet på Merdø. Der gik en måneds tid, inden vind og vejr endelig artede sig, og rejsen mod Canton i Kina kunne fortsætte. Allewelts sidste to kinafarter blev DACs længste i kompagniets 110-årige historie, og kort efter hjemkomsten i 1744 døde han.

Familien Allewelts involvering i kinafarten stoppede dog ikke med Zacharias Allewelts død. Den skiftede blot karakter fra navigation til negotie, som man ville have udtrykt sig i 1700-tallet – fra sømandskab til købmandskab. På kaptajn Allewelts sidste rejse til Kina havde han sin nevø⁶ Otto Allewelt Hansen med ombord som underassistent.⁷ Nevøen må have klaret rejsen vel, for på næste sejlsad med *Dronningen af Danmark* i 1745 var han steget i graderne og deltog nu som assistent på rejsen til Canton. Derefter forsvinder Otto Allewelt Hansen desværre ud af mandskabslisterne, men om han

fandt anden beskæftigelse eller omkom undervejs, må senere forskning vise.

Ved juletid i 1751 gik Andreas Allewelt, søn af gamle Zacharias og sikkert opkaldt efter sin morfar Anders, ombord i fregatten *Princesse Louise* på Christianshavn og fortsatte således familiens kinesiske traditioner. I de kommende mange måneders rejse ville han som yngste underassistent modtage fire rigsdaler om måneden for sit virke som handelsbetjent. Undervejs skulle han hjælpe med at inspicere og passe på lasten af sølv, primært spanske piastre lastet i store kister, og i handelsbyen Canton skulle han assistere supercargoen – handelscheferne – med at købe forskellige sorter te, silke, porcelæn, kemikalier og meget andet. Ved rejsens lykkelige afslutning ville han modtage 150 rigsdaler i bonus, og han havde – som de øvrige deltagere i rejsen – mulighed for selv at handle i begrænset omfang med gode muligheder for yderligere indtjening. Den da 22-årige Andreas havde vigtige forbindelser på rejsen. Kaptajnen på *Princesse Louise*, Jesper Pedersen With, var nemlig gift med Andreas' kusine.

Rejsen gik både godt og rekordhurtigt, og kun ca. 15 måneder efter afsejlingen fra København kunne skibet igen salutere for Kronborg. Enten var den unge Andreas ikke blevet afskrækket af rejsens strabadser, eller også følte han et pres fra familien i kinafarten, for noget tid efter hjemkomsten gik han igen ombord på *Princesse Louise* for at drage på endnu en rejse til Kina som underassistent, atter med kusinens mand som kaptajn. Igen og igen gik Allewelts rejser godt, og langsomt men sikkert steg han i graderne gennem års sejlsad og succesfuld handel med sine kinesiske kolleger i Canton.

I marts 1770 salutede fregatten *Fredensborg Slot* for Kronborg – rejsen til Kina var nu begyndt. Det skulle blive Andreas' niende rejse for DAC, og endelig,

Sømanden Zacharias Allewelt fik en lang karriere, først i den danske-norske slavefart og siden i kinafarten. I Canton i Kina bestilte han to fremstillinger af sig selv – en helfigur, der findes på Kuben i Arendal og denne buste i naturlig størrelse, der står på M/S Museet for Søfart i Helsingør, deponeret fra Nationalmuseet i København. Foto: Benjamin Asmussen





Europæiske handelsskibe ved Whampoa i det sene 1700-tal. Det store europæiske handelsskibe kunne på grund af deres dybgang ikke sejle længere op ad Perlefloden end til øen Whampoa, samtidig med at de kinesiske myndigheder heller ikke tillod de svært bevæbnede skibe nærmere handelsbyen Canton. Så her opstod et forunderligt mødested mellem Europa og Kina og for mange søfolks vedkommende så de ikke meget mere. Foto: M/S Museet for Søfart.

efter næsten tyve år i kompagniets tjeneste, havde han nu nået den eftertragtede rang af supercargo – ansvarlig for lasten og handel i Kina. Godt nok var han kun 3. supercargo ud af fire ombord, men hans månedsløn var nu oppe på 12 rigsdaler med en bonus ved togtets afslutning på hele 1200 rigsdaler samt gode muligheder for privat handel ved siden af.

Men d. 11. september 1770 klokken fem om eftermiddagen sluttede familiens lange involvering i kinafarten, da supercargo Andreas Allewelt fra Arendal afgik ved døden. Efter 22 dages feber og sygdom «omvekslede han tiden med evigheden», som det blev noteret i skibets negotieprotokol, ført i kompagniets handelsstation lige uden for Cantons gamle bymure.⁸

Allerede den næste dag blev Andreas Allewelts

afsjælede legeme hentet af skibets chalup og bragt de ca. tyve kilometer ned ad Perlefloden til øerne omkring Whampoa – de europæiske skibes ankerplads. På den nærliggende French Island blev han stedt til hvile med en salut på ni skud fra *Fredensborg Slot*, efterfulgt af salut fra de øvrige europæiske kinafregatter på ankerpladsen.

Lidt over en måned senere blev der holdt offentlig auktion over Allewelts efterladte effekter, en anden handelsbetjent var blevet forfremmet i hans sted og livet i kinafarten fortsatte. Men i modsætning til de fleste andre af de ca. 400 handelsbetjente, som handlede for DAC, fik Andreas en varig historie dér. For på gravpladsen på French Island, i dag øen Changzhou i Guangdong-provinsen, findes hans gravsten endnu, endda for

nylig restaureret og formidlet med et lille skilt, der introducerer hans historie. Da den danske kronprins Frederik i 2017 besøgte Canton – i dag Guangzhou – i forbindelse med et turisme- og handelsfremstød, blev der også tid til et besøg på gravpladsen, hvor flere danske og norske kinafarere ligger begravet. I den fugtige, subtropiske sommerhede lagde kronprinsen en blomst på supercargo Allewelts grav som en sidste ære.

Familien Allewelt's historie er et interessant eksempel på, hvordan DAC rekrutterede nye ansatte. I dag er nepotisme – favorisering af familiemedlemmer – ikke velset, men i den tidlige moderne verden havde det sine fordele. Når en handelsbetjent skulle sendes en halv klode bort i op til to år, var det nødvendigt, at kompagniet havde tillid til sine ansatte. Tilliden kunne opbygges til den fremmede, der kom udefra, men hvis det var den allerede velkendte kinakaptajns søn, der fik jobbet, så begyndte tilliden på et langt højere niveau. Samtidig var forpligtelsen for den ansatte, der havde fået jobbet gennem sine forbindelser større end blot overfor kompagniet.⁹ Svigtede han sit job, svigtede han således også sin familie og sit navn. Derfor kan man hævde, at DAC også bestod af en række slægtssværme, hvor adskillige ansatte havde familiære relationer, sandsynligvis til fordel for kompagniet. Den udvidede familie Allewelt ser ud til at udgøre en sådan sværm, der eksisterede i kompagniet, men udenfor det officielle firmahierarki – en ud af adskillige flere.

David Faye

Samtidig med både Zacharias og Andreas Allewelt's kinafarter fik en anden ung mand fra det sydlige Norge ansættelse i DAC, nemlig David Robertsen Faye. Ligesom familien Allewelt havde han aner i Bergen, hvor hans far Robert Faye (1687–1721) kom fra. Ad veje, vi ikke kender, dukkede David Faye op i København i 1738, hvor han gik ombord på kinafareren *Kongen Af Dannemarck* som lærling i negotien, altså som en del af handelsbesætningen, der skulle sørge for køb og salg af varer i Kina. Men

ligesom i talrige andre tilfælde i kompagniets historie var familiens forbindelser muligvis også involveret i David Faye's tilfælde. Hans farbror, Gjert Davidsen Faye, var i hvert fald sognepræst i Holt præstegæld,¹⁰ der inkluderede flere sogne, herunder Tromøy, hvor skibspræsten Jens Boje fra DAC senere blev præst. Gjert Faye havde tidligere fungeret som skibspræst under Store Nordiske Krig,¹¹ og sandsynligvis havde han været til stede ved erobringen af den svenske fregat, der senere blev til den første kinafarer *Cron Printz Christian*.

Ganske som Andreas Allewelt steg Faye langsomt i graderne på flere rejser – først tre med *Kongen Af Dannemarck* i 1738, 1740 og 1743, og dernæst endnu en rejse til Kina i 1747 som assistent på DAC's skib *Cron Printzen Af Dannemarck*. Undervejs tilbragte han årevis ombord og lærte andre handelsbetjente at kende, som f.eks. supercargo Tewis Lawson i 1743. En figur af Lawson er udstillet på Kuben i udstillingen om slaveskibet *Fredensborg*, skabt af kinesiske kunsthåndværkere.

I modsætning til Allewelt kender vi ikke til spor efter David Faye i dag. En enkelt ledetråd kan dog give en idé om hans skæbne. Da skibet *Ebenezer* i 1755 sejlede fra den dansk-norske koloni Tranquebar i Indien mod Nicobar-øerne i det Andamanske Hav, var der en assistent Faye ombord.¹² Ekspeditionen skulle kolonisere øerne under navnet Ny Danmark, og forhåbningerne var store. Et nyt handelsknudepunkt skulle skabes, men forsøget endte katastrofalt, og mindst to tredjedele af kolonisterne omkom af sygdom og druk. Så det mest sandsynlige er nok, at de frodige Nicobar-øer blev det sted, hvor pastor Faye's nevø endte sine dage.

Magnus Christian Hetting

Forbindelserne mellem mennesker og steder i 1700-tallets kinafart var brede og mange. Et interessant eksempel er erhvervsmanden Magnus Christian Hetting, der blev født i Holt i 1760.¹³ Han voksede op på jernværket i Nes ved Tvedestrand, hvor hans far var forvalter. Som ung tog han til København for at studere og mødte her en kvinde,

Anne Marie Linthorn, der var steddatter af en tidligere supercargo i DAC. De giftede sig, og Hettings velhavende nye svigerfar Matthias Hvistendahl og hans rejser til Kina kom til at sætte sit præg på den unge mand. Hvistendahl havde gjort to rejser til Canton som supercargo i 1747 og 1752. Rejserne må have givet ham en dyb viden om kinesiske varer og givet grobund for en varig indtægt. Det inspirerede svigersønnen, og i 1788 fik han borgerskab som såkaldt *chinesiskhandler* i København og gik i kompagniskab med svigerfar.

Hettings personlige deltagelse i handlen med varer fra Kina varede dog kun kort, og et par år efter var han tilbage ved jernværket i Nes. I de følgende år havde han forskellige stillinger, bl.a. i Trondheim. Han blev frimurer i København under Napoleonskrigene, men døde nedbrudt i fængsel i Akershus efter korntyveri og påstået ildspåsættelse.

Selv om Hetting ikke selv var i Kina ligesom DACs handelsbetjente, illustrerer han alligevel hvordan den store velstand kompagniets handel bragte til Danmark og Norge, påvirkede befolkningen bredt med mange afledte, økonomiske effekter. For nogle blev det et livsværk med konstante rejser mellem Danmark-Norge og Riget i Midten. For andre blev det blot en kortere periode med en enkelt rejse på tværs af verden og forretning på tværs af store kulturforskelle.

Afrunding

Det store rige, der blev bundet sammen af den dansk-norske konge i København, nød godt af at forbinde mange handelsnetværk, både internt, regionalt og globalt. Det mest markante var nok den gensidigt nyttige udveksling mellem fødevarer fra Danmark med tømmer og metalvarer fra Norge. Men som personer ovenfor illustrerer, rakte disse handelsnetværk langt ud i verden, hvor de påvirkede mennesker både ude og hjemme. De rigsdaler, som de norske deltagere havde med hjemme fra Arendal, blev investeret i varer i Kina, hvor pengene cirkulerede rundt i asiatiske kredsløb og skabte yderligere vækst, mens både rigdomme, nye varer og

spændende fortællinger om det fjerne Rige i Midten kom med hjem igen.

DAC var i sin lidt over 100-årige historie en af fællestidens allerstørste og mest indbringende virksomheder, og dets mennesker fascinerer nemt. Ikke mindst takket være de rigdomme, som blev tjent gennem handlen, har disse mennesker sat sig spor, som den nysgerrige historiker kan følge og undervejs se, hvor sammenvævede rigerne var i 1700-tallet. Men det kræver samarbejde mellem det globale blik og den lokale historie, som jeg håber, at denne artikel kan være med til at skabe.

Appendiks: Yderligere norske forbindelser

Udover aktører med tilknytning til Aust-Agder dukkede mange andre norske handelsbetjente og direktører op undervejs i arbejdet med DAC. Enkelte er velkendte og er beskrevet i biografier eller Norsk Biografisk Leksikon, men de fleste er stort set glemt i dag. Det er mit håb, at denne oversigt måske kan være med til at bringe dem frem i lyset igen og inspirere til yderligere forskning i de spændende forbindelser på tværs af Skagerrak og verdenshavene.

Fokus i denne artikel har været på kompagniets handelsbetjente med afstikkere til kaptajner og skibspræster, men norske deltagere i ekspeditionerne kan også findes blandt de menige søfolk. Deltagerne i hver af kompagniets ca. 130 kinafarer og talrige indiensfarer findes i en såkaldt Rullebog, der blev skrevet omkring afsejlingen fra København. Generelt står der kun personernes navne, men undertiden, især i 1700-tallets anden halvdel, er der enten noteret en hjemstavn eller et søindrulleringsdistrikt for hver deltager. Således kan man pludselig være heldig at støde på matros Biørn Olsen fra Christianssand, der modtog ni rigsdaler om måneden for at deltage i kinafarerens *Dronning Juliana Marias* rejse fra 1783.¹⁴ Rejsen tog ikke mindre end 822 dage – mon Biørn kom hjem til Sørlandet igen? På rejsen deltog også

På forsiden af sin skibsjournal tegnede kadet Tobias Wigandt kinafregatten *Cron Prinz Christian*, sandsynligvis mens han deltog i rejsen fra 1730–32. Rigsarkivet i København, foto: Benjamin Asmussen





I det jungleagtige landskab på Changzhou-øen på Perlefloden i Kina, lige ved Whampoa, findes en gammel gravplads, hvor officerer og supercargoe fra de europæiske skibe blev begravet. Her findes gravstenen fra supercargoe Andreas Allewelt, søn af Zacharias Allewelt. På gravstenen står:
Her Under Hwiler / Andreas Allewelt / Supercargoe udi det Kongelige / Octroyerede Danske Assiatiske / Compagnies Tieneste / Omvexled Tiden med Evigheden / Den 11 September 1770 / Udi sin Alders 31 Aar
Foto: Benjamin Asmussen

en skibsdreng med det markante navn Morten Altwelt – måske en slægtning til familien ovenfor? DACs righoldige arkiv giver mulighed for at følge enkeltdeeltagere gennem skibsprotokoller og -journaler, så man kan komme ganske tæt på ellers glemte mennesker, og der er rigeligt materiale at fordybe sig i de næste mange år.

Som nævnt ovenfor spillede slægtssværme en tydelig rolle i rekruttering i kompagniet, og

her er familien Allewelt og deres nærmeste et markant norsk eksempel. Men findes der flere store norske sværme i DAC? Jeg tror det, selv om mine undersøgelser indtil videre mest peger i retning af enkelte norske aktører eller meget små grupper i kompagniets tjeneste. Det må fremtiden vise ...

Erhvervs-Wiki

Mere information om købmændene på DACs tid kan findes på hjemmesiden *The Business Wiki of the Oldenburg Monarchy*, der samler noter om erhvervsaktører i det oldenborgske monarki i tidlig moderne tid. Den findes på adressen <http://oldenburgbusiness.net/>. Wikien blev skabt under arbejdet med min afhandling i samarbejde med norske og danske kolleger som et sted at dele noter om de mange glemte mennesker og handelshuse i perioden.

Direktører i DAC

Hans Jørgen Soelberg – masser af kompagnivirksomhed samt direktør i Slave-Cassen – fra Bragenes ved Drammen. Meget central aktør i København i 1700-tallets første halvdel.

Abraham Falck – direktør i DAC, tømmerhandel, gift med Soelbergs datter. Fra Drammen.

Carsten Tank Anker – DAC-direktør – fra Frederikshald.

William Halling – DAC-direktør og eventyrer – måske dansk, men navnet stammer angiveligt fra Hallingdalen i Norge.

Handelsbetjente i DAC

F.W.O. Vogelsang – født i Kongsberg, meget lang karriere i DAC.

Jørgen Abelse – overtog gård i Solnør, to rejser som negotiebetjent. Solnør, Møre og Romsdal i det nordlige Vestnorge.

Joachim Severin Bonsach – med de første kinafarter, tidligere karriere i Ostindisk Kompagni. Fra Kongsberg.

Mathias Wilhelm Dorn – DAC supercargo & privat handlende 1816. Ukendt norsk oprindelse.

Just Gude Herfordt – én kinafart i 1803 – født i Moss.

Matthias Hvistendahl – tre rejser som supercargo – mænd af samme navn i Bardøe og Røllefjord.

Johan Heinrich Vassmer – seks rejser til Kina – måske fra Alvøen ved Bergen.

Officerer i DAC

Mouritz Hansen With – kaptajn fra Arendal.

Jesper Pedersen With – kaptajn i DAC, svigerfamilie med Allewelt, fra Rømø men af norsk slægt.

Jens Werner Ackeleye – DAC-kaptajn, søofficer, fra ukendt sted i Norge.

Michael Tønder – kaptajn på første kinatogt og søhelt – fra Nes ved Christiania.

Noter

- 1 Asmussen (2018), s. 9–10
- 2 Halding (1969)
- 3 Glenthøj (2016), s. 58
- 4 Klem (1985), I, s. 228
- 5 Gunnar Molden: «Zacharias Allewelt – kinafarer og slavekaptein», hentet fra <https://historier.webnode.com/news/zacharias-allewelt-kinafarer-og-slavekaptein/> d. 28/2 2022
- 6 Familien er beskrevet med henvisninger i en tråd på Arkivverkets brugerforum: <https://forum.arkivverket.no/topic/190728-bibel-vandret-fra-muus-til-zacharias-allewelt-gjertrud-andersdatter-til-helle-antoni-holter-lykke-margrete-alevelt-til-gjerul-b%C3%B8eg-karen-holter/>, tilgået februar 2022.
- 7 Asiatisk Kompagnis rullebog for Dronningen af Danmark, 1743, Rigsarkivet i København
- 8 Asiatisk Kompagni nr. 1166, negotieprotokol for Fredensborg Slot, 1770–1771, Rigsarkivet, København, opslag 39
- 9 Asmussen, Benjamin (2018), s. 164ff
- 10 Ruud, Erling (1951), s. 94
- 11 Braadland, Jan Faye (2003), s. 144f
- 12 Møller, N.C. (1797), s. 494
- 13 Norsk Biografisk Leksikon
- 14 Rullebog for Dronning Juliane Marias sejlads i fra 1783 og frem findes på Rigsarkivet i København: Asiatisk Kompagni, Afdelingen i København, pakke 444, 1723–1833 Rullebog – 1781 marts 21–1785 december 14.

Litteratur

- Asmussen, Benjamin (2018). «Netværk, ledelse og kinafart – 'Interlocking Directorates' i 1700-tallets tidlige entreprenante tid» i *Erhvervshistorisk Årbog 2018*, 1
- Asmussen, Benjamin (2018). *Networks and Faces Between Copenhagen and Canton, 1730–1840*, ph.d.-afhandling fra Copenhagen Business School, 2018
- Asmussen, Benjamin (2019). *Kinafarerne – mellem kejserens Kina og kongens København*, Gads Forlag
- Braadland, Jan Faye (2003): «Hr. Gjert, som end lever i Almuens Minde» i Bjorvatn, Øyvind (red.) 2003: *Dengang – på våre kanter. Årbok 2003*. Tvedestrand: Historielaget for Dypvåg, Holt og Tvedestrand
- Christiansen, Caspar (2008). *Til Commerciens och det deraf dependerede Almindelige bestes: Handelskompagnier i dansk økonomisk politik 1670–1754*, upubliceret speciale, Københavns Universitet
- Feldbæk, Ole (1998). *Nærhed og adskillelse 1720–1814, Danmark-Norge 1380–1814*, bind IV, Universitetsforlaget
- Glenthøj, Rasmus (red.) (2016). *Mellem brødre – Dansk-norsk samliv i 600 år*. Gads Forlag & SAP
- Halding, Bente (1969). *Storkøbmænd i holbertidens København*, upubliceret magisterkonferens, Københavns Universitet

Klem, Knud (1985). *Skibsbyggeriet i Danmark og hertugdømmerne i 1700-årene*, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborgs Søhistoriske Skrifter

Møller, N.C. (1797). *Beskrivelse over de Nichobarske eller Friderichs-Øerne i Ostindien*. Gyldendal

Olsen, Harald (2019). «Skipspresten Jens Boye i Kina», i *Aust-Agder-Arv – Årbok 2019*, Aust-Agder Museum og Arkiv

Ruud, Erling (1951). *Tromøy Kirke fra omkring 1100 til 1951*, udgivet af Tromøy Menighetsråd

Thaulow, Th. (1931). *En dansk-norsk slægt Falck*, Trydes Boghandel