

Masteroppgave i historie
Institutt for religion, filosofi og historie
Universitetet i Agder

Tittel på oppgaven:
Skipsfart og handel i krig og fred.
Nettverksrelasjonene til kjøpmannen og rederen
Hans Herlofsen 1775-1801

Kandidatnummer: 5006

Innhold	Side
1.0 Innledning	1
1.1 Avgrensning og problemstilling	3
1.2 Teoretisk rammeverk	5
1.3 Kildegrunnlag og metodiske utfordringer	10
2.0 Kjøpmannen og rederen Hans Herlofsen	13
2.1 Miljøet rundt Herlofsen	15
2.2 Rederivirksomhet, handel og skipsbygging	21
2.3 Skipene til Herlofsen	24
3.0 Herlofsen som en kjøpmann og reder i den florissante perioden	25
4.0 Herlofsens første oppgangsperiode	28
4.1 Seilaser til Middelhavet 1779-1783	33
4.2 Bruk av algeriske sjøpass	37
4.3 Kapteiner som førte Herlofsens skip i den første oppgangsperioden	39
4.4 Kaptein Lars Dahl	41
4.5 Nettverk som muliggjorde seilaser i den første oppgangsperioden	44
4.6 Herlofsens nettverk i Middelhavet, Nord-Atlanterhavet og Karibia i mellomperioden	47
5.0 Herlofsens nedgangsperiode mellom to kriger	51
5.1 Seilaser på Nord-Europa i 1786	55
5.2 Kapteiner som førte Herlofsens skip i mellomperioden	57
5.3 Nettverk som muliggjorde seilaser i mellomperioden	58
6.0 Herlofsens andre oppgangsperiode	65
6.1 Seilaser med Herlofsens skip på Nord-Europa i 1794	69
6.2 Kapteiner som førte Herlofsens skip i den andre oppgangsperioden	71
6.3 Nettverk som muliggjorde seilaser i den andre oppgangsperioden	73
6.4 Kaprede skip i Herlofsens flåte	81
7.0 Nettverkene og virksomheten til Herlofsen over tre perioder	83
8.0 Herlofsen som en nettverksaktør	89
Litteraturliste	101
Appendiks	105

1.0 Innledning

Tema for min masteroppgave er hvordan nettverket og virksomheten til et handelshus i Norge på 1700-tallet endret seg under skiftende økonomiske konjunkturer og krigs- og fredsperioder.

De økonomiske rammevilkårene handelshus på 1700-tallet opererte under var ofte betinget av relasjoner mellom stater. Krigføring og merkantilisme bidro i vesentlig grad til hvordan økonomiske konjunkturer utviklet seg. Dette var faktorer som påvirket rammevilkår for handel både i Europa og på andre kontinenter.

Men handelshusene kunne også påvirke rammevilkår ved å oppnå fordeler gjennom nettverk, eller hva som kan beskrives som klient- og patronrelasjoner. Slike relasjoner kunne gi påvirkningsmuligheter innen både næringsliv og forvaltning lokalt, regionalt og på statsnivå i flere land der handelshuset var etablert. Handelshusets næringsgrunnlag kunne da i mange tilfeller være avhengig av hvordan mennesker samarbeidet og samhandlet, på alle ledd og mellom flere sosiale lag.

Historiografisk er klient- og patronrelasjoner et fenomen som ofte har blitt knyttet til politiske og økonomiske strukturer i Danmark-Norge i tidlig ny tid. Slike relasjoner kan defineres som en form for en hierarkisk maktstruktur der en klient, gjennom sine tjenester til en patron øker sistnevntes innflytelse. Patroner gir så gjenytelser tilbake i form av utnevnelser, lønninger, lån, lisenser, eiendomsoverdragelser og inkludering i eksklusive, lukkede kretser eller ekteskapsinngåelser.

I tidlig nytid var forbindelsen mellom klient og patron ofte preget av en overskridelse av hva som kan avgrenses som offentlig og privat. Partene som var involvert kunne besitte offentlige verv eller offentlige stillinger samtidig som de drev aktivt med privat næringsvirksomhet. En offentlig stilling kunne da komme til nytte ved at statlige midler ble brukt til private næringsformål eller ved at informasjon kunne brukes til hva vi i dag kjenner som innsidehandel.

Patroner og klienter som dro nytte av sin posisjon i lukkede kretser stod i mange tilfeller i en hierarkisk eller vertikal relasjon. De to partene var knyttet sammen på mange områder på samme tid, og dette kan beskrives som et sterkt bånd. Nettverk er derimot preget av svake bånd, gjerne spredt over store geografiske distanser, der to parter står i likeverdige relasjoner.

Denne typen likeverdige relasjoner kunne forekomme mellom kolleger i to forskjellige handelshus eller nært tilknyttede næringer. Slike relasjoner kunne bestå over lengre eller kortere tidsperioder, og over landegrensener. Nettverksrelasjoner preges ikke nødvendigvis av en avhengighet på mange nivå, som er tilfellet mellom klient og patron.

Jeg ønsker å kartlegge primært nettverksrelasjoner i handelsmiljø i tidlig ny tid. Hva jeg har valgt å granske i min oppgave er det internasjonale kontaktnettverket til næringslivet i den sørøstlige delen av Norge på 1700-tallet, som har hatt hovedinntekter fra trelasthandel og handel knyttet til skipsfart. For å få både innblikk og oversikt i et slikt miljø har jeg valgt å granske nettverket og virksomheten til kjøpmannen Hans Herlofsen (1729-1802), som var basert i Arendal fra midten av 1700-tallet til begynnelsen av 1800-tallet. Hans kontaktnettverk i havner i både Skandinavia, de britiske øyene, Middelhavet, Nord-Atlanterhavet og de oversjøiske koloniene til Danmark-Norge kan gi innblikk i prosesser og handlingsmønstre til kjøpmenn og redere på slutten av 1700-tallet.

Herlofsens handelshus ble bygd opp trinnvis i en periode av europeisk historie som ble preget av to krigsperioder og én fredsperiode. Oppgangsperiodene jeg har valgt ut, inntraff som en konsekvens av interessekonflikter og krigføring mellom de største maktene i Europa på slutten av 1700-tallet. Den nordamerikanske uavhengighetskrigen (1775-1783), ble utkjempet mellom 13 britiske kolonier i Nord-Amerika, deres allierte Holland, Frankrike og Spania, mot Storbritannia.¹

Under Den franske revolusjonskrigen (1792-1802) kjempet Frankrike stort sett alene mot både Storbritannia, Russland, Det osmanske riket, Preussen og Østerrike-Ungarn. Krigen skjedde samtidig med en ustabil periode i fransk historie kalt Skrekkveldet («la Terreur»). Det var en periode under den franske revolusjon hvor det foregikk brutal undertrykkelse i Frankrike fra juni 1793 til juli 1794. Da gjennomførte den franske revolusjonslederen Maximilien de Robespierre (1758–1794) politisk, økonomisk og religiøs forfølgelse mot de han anså som sine fiender.

Kriger og politisk ustabilitet forårsaket svingninger og usikkerhet på europeiske markeder, men også oppgang i enkelte tilfeller. I min analyse av virksomheten til Herlofsen vil jeg undersøke om slike hendelser kan ha fått ringvirkninger for ett enkelt handelshus. De to krigene påvirket varer som var lovlig å frakte og hvilke havner det var mulig å frakte til både i Europa, Nord-Amerika og andre kontinenter. Under begge krigene stod Danmark-Norge, som en nøytral statsmakt, i en gunstig posisjon til å frakte trelast og andre varer til krigførende

parter. Dette er en situasjon Herlofsen dro nytte av siden han opererte på flere områder på likt, både innen handel, finanser, skipsfart og skipsbygging. Da oppgangsperioden var over, måtte imidlertid Herlofsen velge andre fremgangsmåter for å utnytte etterspørselen innen de markedene han opererte innenfor. Både fordeler og ulemper som oppstod på grunn av markedssituasjon og krigføring påvirket også hvordan Herlofsen valgte å holde kontakt med sine samarbeidspartnere, noe som vil være i kjernen av denne oppgaven.

1.1 Avgrensning og problemstilling

Et studium av utviklingen i Herlofsens handelshus på 1700-tallet gjør det nødvendig at en følger et internasjonalt nettverk over flere tidsfaser og redegjør for nettverksbygging over landegrensler. Herlofsen opererte over vidstrakte geografiske områder, som ble påvirket av både ulike politiske regimer og ulike markedsbetingelser. Historien om Herlofsens handelshus utgjør både et utsnitt av lokalhistorien for Arendal og Nedenes amt, men også dansk-norsk historie da Herlofsens virksomhet bredte om seg i de fleste større havner i Danmark-Norge. Herlofsen er dessuten en aktør i europeisk historie og verdenshistorien gjennom sin handel med havner i Nordsjøen, Østersjøen, Middelhavet, Det karibiske hav og Nord-Atlanterhavet.

Områdene Herlofsen opererte i var knyttet sammen gjennom økonomiske konjunkturer og politiske beslutningsprosesser som hadde sin opprinnelse i bestemte maktsentre. Regjeringer i Danmark-Norge og Storbritannia, og reder- og meglernettverk i begge land kunne ha en stor innvirkningskraft når det gjaldt å utforme økonomiske rammebetingelser. Slike miljøer opererte dessuten i en tid da merkantilismen var i tilbakegang, delvis som et resultat av politiske beslutningsprosesser, noe som påvirket konjunktorene.

I tillegg er det viktig å ha et sideperspektiv på at Den nordamerikanske uavhengighetskrigen og Den franske revolusjonskrigen, som en serie med hendelser som i sterk grad påvirket København og London som maktsentre. Krigene formet både økonomiske rammevilkår og politiske forhold i en begrenset periode, over to kontinenter. Da er det nærliggende å reise spørsmål om hva som kjennetegner de veivalgene Herlofsen gjorde i denne perioden.

Jeg vil granske hvordan Herlofsen utnyttet nettverk på mange nivåer for å få et gunstig resultat i både krigs- og fredstid. Dette nettverket bestod av bønder, trelasthandlere, skipsbyggere, kapteiner, kjøpmenn, embetsmenn og andre representanter for stater. Likevel var meglerne de viktigste, for de hadde oversikt over frakter for skip som seilte til et vidt antall destinasjoner over store deler av verden.

Et viktig spørsmål er om det finnes et mønster for hvordan Herlofsens knyttet til seg slike nettverkskontakter over tre perioder. I min tilnærming vil jeg legge vekt på hvilke nettverk og markedsbetingelser som var stabile eller permanente i tre perioder. Jeg vil også redegjøre for hva som var midlertidige aktører og økonomiske forhold som påvirket Herlofsens forretningsdrift.

På 1700-tallet var både forretningsavtaler og bilaterale avtaler mellom stater svært komplekse, på grunn av deres midlertidige natur. I tillegg var forskjellen mellom privat og offentlig sfære i mange tilfeller ikke-eksisterende. Innen dansk-norsk historie kan en finne eksempler på at regjeringsmedlemmer kunne eie store andeler av handelskompanier, som beriket dem i stor grad på de politiske veivalgene regjeringen gjorde.

Når det gjelder Herlofsen kan innsidekontakter også ha vært avgjørende når det gjaldt å vinne fordeler for eget handelshus. I forbindelse med Den nordamerikanske uavhengighetskrigen hevder forfatteren Einar Diesen at Herlofsen «var så klarsynt at han forsto at det trakk opp til krig igjen ute i verden [...]»². En granskning av Herlofsens nettverk gir en mulighet til å granske om påstanden til Diesen medfører riktighet, og hva slags beslutningsgrunnlag som førte til at han justerte sin forretningsdrift for å tilpasse seg nye konjunkturer. Men det er ikke sikkert jeg kan finne et endelig svar på i hvilken grad Herlofsen kunne forutsi om krig var på vei, og hvilke investeringer som var mest gunstig å gjøre i forkant. Men informasjon fra forretningsnettverk kan uansett ha gitt ham et visst grunnlag for å vurdere fremtidig utvikling.

Innsidekontakter og innsidekunnskap kan være et signal om at et nettverk har oppnådd en stor grad av innflytelse. Dette inngår som et aspekt ved omfanget av og måten Herlofsens nettverk opererte på. Min granskning av Herlofsens nettverk følger tre ledd, og tre problemstillinger. Jeg vil primært avdekke om nettverkene til Herlofsen, og virksomheten de ga grunnlag for, ble endret av krig og skiftende markedsforhold eller om holdt de samme hovedstruktur, uansett forhold.

En annen problemstilling som følger av den første er hva som kjennetegnet strukturen i nettverkene var knyttet opp til. Et viktig spørsmål i en slik sammenheng er om Herlofsens nettverk bar likhetstrekk med nettverkene til samtidens embetsmenn eller om hans forretningsnettverk var organisert på andre måter. Da er det et nærliggende spørsmål hvilken type nettverksorganisering som utgjorde det mest tilpassingsdyktige alternativet for Herlofsen under skiftende markedsconjunkturer og krigsperioder i de siste tre tiårene av 1700-tallet.

For å avdekke hvordan Herlofsen var avhengig av bestemte forretningsrelasjoner under skiftende omstendigheter, vil jeg granske nettverket som muliggjorde et utvalg seilaser med Herlofsens skip i tre perioder. De tre periodene strekker seg over 26 år og er inndelt i tråd med skiftende konjunkturer som omfatter en nedgangs- og to oppgangsperioder. Selv om Herlofsen begynte sin karriere som kjøpmann allerede i 1752, mener jeg det er hensiktsmessig å utelate perioden før 1775, da de etterfølgende periodene kan sammenstilles med hendelser i krigsperioder. Da kan en også ha muligheten til å undersøke om krig mellom stater kunne gi fordeler eller ulemper for næringsvirksomheten til Herlofsen. I tillegg mener jeg det er et vesentlig poeng at Herlofsens ikke etablerte en større flåte før den amerikanske frigjøringskrigen begynte. Dokumentasjonen om hans virksomhet før 1775 er dessuten ganske sparsommelig og gir et mer begrenset utgangspunkt for å kartlegge Herlofsens virksomhet.

De første seilasene til Herlofsens skip som jeg vil granske, foregikk fra 1779-1783: til Middelhavet, Karibia og Nord-Amerika, hvor skipene fraktet blant annet sukker, tobakk og vin. Et annet utvalg seilaser gikk til England og Irland, i 1784 og 1794, hvor skipene primært fraktet trelast. En analyse av seilasene i tre perioder, som foregikk under forholdsvis ulike økonomiske og politiske rammevilkår, vil kunne gi et bilde på hvor fleksibel Herlofsen var som reder og kjøpmann.

En granskning av hvordan nettverket til Herlofsen fungerte over tre perioder vil kunne gi et overblikk over fundamentene hans handelshus hvilte på. I en slik sammenheng kan Herlofsen utgjøre et prisme for å forstå viktige utviklingstrekk i en formativ fase av moderne europeisk historie.

1.2 Teoretisk rammeverk

En granskning av Hans Herlofsens forretningsnettverk kan dra nytte av teorier om nettverksutvikling. Formell nettverksanalyse ble først utviklet i amerikanske forskermiljøer på 50-tallet, hvor sosiologene Harrison White, Walter W. Powell og Mark S. Granovetter har vært ledende innen sitt fagfelt. Powell definerte nettverk som uformelle langvarige relasjoner, i motsetning til markedets kortvarige relasjoner og hierarkiets formelle og ofte institusjonaliserte bånd.³ Powells teori har blant nordiske forskere blitt videreført av den såkalte «Uppsala-kretsen» i Sverige.⁴ Denne kretsen overførte Powells nettverksteori fra opprinnelig å være et analyseverktøy som kan anvendes på markedsforhold, til sosiale forhold. De inkorporerte i tillegg Pierre Bordieus teori om kulturell kapital inn i nettverksanalyser⁵. Senere skulle Uppsala-kretsen møte kritikk av det som omtales som Lund-

Göteborg-kretsen, som i motsetning til førstnevnte, argumenterte for at nettverk også kunne innebære ulikhet i maktrelasjoner. Historikere i denne kretsen forsvarte et syn om at kvantitativ og kvalitativ analyse bør anses som komplementære metoder innen nettverksanalyse.⁶

Historikeren Ola Teige har påpekt at på 1700-tallet var de formelle strukturene ofte svake, mens de uformelle båndene var desto sterkere. I tillegg var skillet mellom det private og det offentlige i denne tidsperioden ikke klart atskilt. Dette bidro til at uformelle bånd var viktige for maktutøvelse og sosialt liv generelt. Dette var i stor grad tilfelle blant både norske embetsmenn og kjøpmenn på 1700-tallet, da disse elitegruppene ofte delte samme økonomiske interesser. På 1600-tallet inntok også embetsmenn begge roller på likt. De er av Øystein Rian blitt betegnet som «embetskjøpmenn», og måten slike familier samordnet sin virksomhet, både politisk og økonomisk, var en del av det han betegnet som «føderasjoner».⁷ Rians tilnærming til klient-patron-relasjoner er for øvrig et eksempel på teoretisering utenfor rammen av sosiologisk nettverksanalyse.

Sosiologen Stephen Granovetter har hevdet at forholdet mellom selskaper preges av likestilte relasjoner.

A network comprises a web of long-term co-operative relationships between firms. It is distinctive because the relationship between the firms is not authoritarian like an employment relationship, and it differs from a spot market relationship because it involves a long-term commitment. It is intermediate between firm and market because, like the employment relationship, it is long-term, whilst the spot market relationship, it involved firms of equal status.⁸

Utsagnet tar utgangspunkt i nettverksrelasjoner som ble undersøkt av en sosiolog på 70-tallet. Men vil slike utsagn ha en tidløs gyldighet, eller vil en måtte sette opp andre kriterier for nettverksrelasjoner mellom handelsborgerskapet i Danmark-Norge og Europa på slutten av 1700-tallet?

I en slik sammenheng kan det være viktig å ta høyde for at nettverksrelasjoner kan endre seg fundamentalt over tid. Historikeren Ida Bull, som har undersøkt relasjoner mellom handelsborgerskapet i Trondheim på 1600- og 1700-tallet har påpekt at horisontale nettverksrelasjoner kan bli omformet til vertikale klient-patron forhold hvis aktører i nettverk har opparbeidet seg gjeld til andre i samme nettverk over lang tid.⁹

Slike innvendinger kan en også gjøre overfor Herlofsens virksomhet. Av en slik grunn velger jeg å ta utgangspunkt i det teoretiske perspektivet til Lund-Göteborg-kretsen, siden det åpner for å analysere patron- og klientrelasjoner hvor ulikhet og hierarki kan inkluderes. Denne kretsen hadde for øvrig som ståsted at Powells skille mellom uformelle nettverk, markedsforhold og hierarkiske og institusjonaliserte bånd i mange tilfeller kan utgjøre et forstatisk ståsted for å granske relasjoner som kan skifte hurtig. Når det gjelder Herlofsen mener jeg ikke det hensiktsmessig å utelukke at gråsoner mellom slike bånd og relasjoner fantes innen nettverket til hans handelshus. Siden jeg ikke kan utelukke at det er tilfellet velger jeg å innta et åpent teoretisk utgangspunkt i min analyse av Herlofsens nettverk.

Når en først har etablert modeller for hvordan Herlofsen inngår i nettverksrelasjoner, kan det være relevant å analysere nettverkene i lys av makroøkonomiske forhold. Sosiologen Immanuel Wallerstein har fremsatt en teori om at hovedstrukturene for dagens verdenshandel ble etablert fra 1500-tallet, hvor Vest-Europa og østkysten av Nord-Amerika utgjorde et sentrum for import og videreforedling av råvarer, mens andre deler av verden utgjorde en semi-periferi og periferi. Sistnevnte deler av verden ble utnyttet av sentrumsland i form av å motta underprisede råvarer, mens sentrumsland solgte tilvirkede ferdigvarer med langt høyere verdi i retur. Men i Wallersteins teori finnes det også en del av verden som havner i en samfunnsøkonomisk gråsoner. Den betegner Wallerstein som en semi-periferi, og dette området avgrenses til blant annet Sentral- og Nord-Europa, noe også som omfatter Danmark-Norge. Selv om semi-periferien forsynte sentrum med råvarer, hadde også aktører i denne sonen muligheten til å bygge opp en egen maktbasis gjennom tilgang til finansielle ressurser og teknologi fra landene i sentrum.¹⁰

Et annet syn på Norges status på 1700-tallet finnes hos statsviteren Morten Skumsrud Hansen. I motsetning til Wallerstein har han tatt utgangspunkt i nordmenns kulturelle identitet og i hvilken grad nordmenn hadde tilgang til politisk makt og selvstyre på 1700-tallet. Skumsrud Hansen argumenterer for at Norge på 1700-tallet skilte seg ut fra andre periferi-områder og kolonier som var del av Danmark-Norge ved å være et «semi-sentrum». Det innebærer ifølge ham å ha svært tette bånd til imperiesenteret København, noe som han mener førte til mindre grad av splitt-og-hersk-teknikker som er mer utbredt i koloniområder, samt at den dansk-norske staten tok større hensyn til befolkningens velferd. Ifølge Skumsrud Hansen bar Norge også preg av å være et semi-sentrum ved å ha en felles elite med Danmark, og at Norge hadde en større grad av autonomi for mellommenn enn hva som var vanlig i perifere deler av riket. Et annet viktig poeng for Skumsrud Hansen er at semi-sentre har flere tilknytninger til andre

provinser. På denne måten kan de i flere sammenhenger selv fungere som senter, og de kan organisere egne koloniale prosjekter eller bidra direkte til kolonial ekspansjon.¹¹ Synet til Skumsrud støttes også av statsviteren Rebecca Adler-Nilsen, som mener Danmark hadde et behov for å bringe Norge nær opp til hva hun anser som den imperiale kjernen som mulig. Den danske sentralmakten hadde dermed et behov for at Norge måtte forbli en semi-kjerne, ikke en særegen administrativ enhet.¹² Hun hevder det er to strategier¹³ den danske sentralmakten fulgte for å sikre den norske elitens lojalitet: gjennom bindingsstrategier der en sikrer lojaliteten til én bestemt type gruppe lokale aktører, og gjennom balanseringsstrategier, som involverer triangulering mellom ulike lokale gruppering og mellommenn.¹⁴

Både Adler-Nissen og Skumsrud Hansen tar opp strukturelle kjennetegn ved eliten i Danmark-Norge,¹⁵ men drøfter ikke hvordan en slik elite opprettholder sin økonomiske makt innen et «semi-sentrum». Dette spørsmålet blir derimot omfattet av Wallersteins teoretiske rammeverk i hans beskrivelse av «kvasi-monopoler». Dette er en enhet som ifølge ham har stor innvirkning på hvordan markeder formes, og hvilken status enkelte land eller samfunn får i et verdenssystem. «Kvasi-monopoler» er ifølge ham aktører som egentlig opererer på basis av å bryte med prinsippene for et fritt og åpent marked, og at de samarbeider aktivt med statsinstitusjoner for å oppnå vilkår som gir deres produkter og tjenester markedsdominans.¹⁶ Samfunn og markeder som domineres av «kvasi-monopoler» utgjør hva Wallerstein anser som en bærebjelke i en kapitalistisk økonomi, samtidig som han innvender at de utgjør motsatsen til idealet om frihandel.¹⁷

Det finnes også andre teoretikere som kan legge til et tredje eller fjerde perspektiv på hvordan maktstrukturer kan modelleres. Den danske historikeren Niels Steensgaard mener Wallersteins plassering av Danmark-Norge innenfor en semi-periferi bør modifiseres. Steensgaard argumenterer for at monarkiet i Danmark-Norge kan karakteriseres som et «imperialt subsystem» midt i en kapitalistisk verdensøkonomi, der overføring fra periferi til sentrum skjedde med ikke-økonomiske midler. Slik Steensgaard ser det, var derfor den økonomiske eliten i Norge, som en del av det dansk-norske rikets periferi, tvunget til å underkaste seg «brannskatting» til fordel for en elite i København. Denne overføringen av ressurser skulle legge grunnlag for utviklingen dansk handel, sjøfart og manufakturvirksomhet, ifølge Steensgaard.¹⁸ I et slikt bilde gis dermed det norske handelsborgerskap lite handlingsrom. Hva som utgjorde senteret i Danmark-Norge, som av Wallerstein blir beskrevet som en del av en «semi-periferi», var da, slik Steensgaard ser det, i realiteten København, og ikke Danmark som land.

Et alternativt syn blir presentert av historikeren Øystein Rian som har argumentert for at både embetsmenn, adelsmenn, handelsborgere, godseiere, verkseiere, brukseiere og bønder til tider alle kunne stå overfor en kongemakt som kunne opptre både undertrykkende og autoritært. Rian påpeker at det fantes visse embetsmenn som var mer kongeløjale enn andre, samtidig som sistnevnte hadde kanaler til kongemakten kunne gi gode muligheter for innflytelse. Bøndene var imidlertid en gruppe som ytte kongemakten og kongetro embetsmenn diskret og effektiv motstand over en lang tidsperiode, til tross for begrensede påvirkningskanaler.¹⁹ Om det er rimelig å fortolke Rian i som om han mener Norge var en «semi-perifer» stat både politisk og økonomisk kan være et åpent spørsmål. Slik han skisserer det, er det rom for både undertrykking, gjennom økonomiske reguleringer, lovvedtak og propaganda, men også rom for motstand og uenighet, da den dansk-norske staten ville unngå å provosere motstandere som kunne skape grobunn for væpnet opprør og omveltninger.

Spørsmålet er da hvilken rolle norske kjøpmenn, skipsbyggere og redere på 1700-tallet vil kunne inngå i når det gjelder Wallersteins teoretiske modeller. Slike aktører opererte i en periode da Danmark-Norge i høy grad kan betegnes som en stat preget av merkantilisme frem til midten av 1700-tallet. Wallerstein forutsetter at semi-perifere stater hele tiden forsøkte å nærme seg en kjernestatus, men at de samtidig var i en situasjon hvor de måtte konstant forhindre at de ble omformet til en periferi-stat. Ifølge Wallerstein var derfor semi-perifere stater derfor blant de som var mest dominert av merkantilistisk politikk for å beskytte deres hjemmemarked.²⁰ Wallerstein argumenterer ellers for at kommersielle aktører i perifere stater var de som i høyest grad kan betegnes som utsatte for fri konkurranse.²¹ Gitt at Norge i enkelte sektorer delte trekk med hva Wallerstein ville betegnet som rent perifere stater, kan det være nærliggende å stille spørsmål ved om det også avspeilet seg i virksomheten til norske handelshus på 1700-tallet. Norske handelshus betalte skatter og toll til kjøpsteder i byene, hvor de hadde sine hovedkontorer og baserte sin virksomhet. Gjennom sagbruksprivilegier oppnådde de en monopolsstatus gjennom trelasteksport. De kontrollerte produksjonsprosessen i trelastnæringen og sagbrukene, kjøpte tømmer av bønder som falt i dyp gjeld til dem, og hadde derfor ofte eierskap eller råderett til råvarene og skogen. Dette ga dem store muligheter til å forme både markedspriser og utgiftsnivåer. Men samtidig var ikke norske trelasteksportører beskyttet på samme måte som handelshus i Danmark, da de var avhengige av kreditt fra sine kunder, noe som førte til betydelig tap i inntekter. Dette førte også til at norske handelsmiljøer gjentatte ganger ytret et ønske overfor danske myndigheter om å etablere et eget norsk banksystem.²² Da kjøpmenn i Norge var avhengig av kreditt, som de

primært mottok fra kunder i Storbritannia, er det da mulig å argumentere for at Norges økonomiske sentrum ikke var Danmark, selv om næringspolitikken i stor grad bestemt ble der.

I en slik sammenheng kan det være interessant å granske Herlofsens Handelshus i lys av Wallersteins teorier og statsvitenskapelige imperieteorier. Jeg vil undersøke om Herlofsen, gjennom sine nettverk, kan betegnes som en aktør i en semi-perifer stat, eller om han gjennom sine nettverk hadde et handlingsrom som mer kjennetegner et semi-sentrum.

1.3 Kildegrunnlag og metodiske utfordringer

I dag kan vi finne flere kilder i historiefaglig litteratur som belyser Herlofsens handelshus. En viktig kilde er Einar Diesens verk *Slekten Herlofsen gjennom 400 år* (1973). I to kapitler av boka gir Diesen oss et generelt overblikk over Herlofsens liv og karriere. I tillegg finnes det to historikere som har skrevet et par historiefaglige artikler og to bøker som beskriver deler av Herlofsens næringsvirksomhet.

Historikeren Gustav Sætra redegjør i artikkelen «Adam - Herlofsens «negerslave»» (1992) for hvordan Herlofsen kjøpte slaven Adam fra øya St. Croix i Dansk Vestindia, og han skriver også kort om dansk-norsk kolonipolitikk.²³ Sætras artikkel har for øvrig blitt gjenstand for analyse i en masteroppgave ved NTNU om transatlantisk slavehandel skrevet av Ina Victoria Nebb Rånes.²⁴ I boka *Sørlandsk skipsfart 1600- 1814* (2006) gir dessuten Sætra innblikk i hva han mener var Herlofsens disposisjoner som leder av sitt handelshus i Arendal.

Historikeren Anne Tone Aanby gir en tredje innfallsvinkel på Herlofsens virksomhet i artikkelen «Pusnes» (2010). Der beskriver hun hvordan skipsbyggemestre arbeidet på et verft utenfor Arendal, hvor flere av Herlofsens skip ble bygget. Aanby omtaler også Herlofsens rolle som reder i boken *Skipsbyggmesterens tid. Skipsbygging i Vikkilen 1750-1920* (2012).

Når det gjelder faglitteratur som skildrer både politiske og økonomiske forhold som preget Herlofsens samtid kan jeg dra nytte av verk som omhandler trelasthandel og sjøfart fra midten til slutten av 1700-tallet. Disse er skrevet av danske, norske og engelske historikere.

Ellers velger jeg å supplere opplysninger jeg har hentet fra faglitteratur, med opplysninger fra nettsiden til prosjektet «Historiske toll- og skipsanløpslister».²⁵ Prosjektet er et resultat av at norske forskere har samarbeidet med Norsk folkemuseum, Norsk maritimt museum og Norsk lokalhistorisk institutt. Forskerne har transkribert og standardisert vare- og skipsanløpslister

fra samtlige norske tollsteder gjennom utvalgte år på 1700-tallet. De har deretter gjort dette tilgjengelig i to søkbare databaser. Varelistene viser hvilke varer som ble ført sjøveien til eller fra de norske tollstedene, samt mengdene, destinasjoner eller opphavsland, og tidvis verdien på varene. Skipsanløpslistene gir detaljer om skipenes størrelse, reiserute og kapteiner.

I den overnevnte databasen blir det i en del tilfeller kun oppgitt ukjente anløpshavner i utlandet. Herlofsens ga ikke alltid instruks om hvilke havner hans skip skulle dra til, men ga kun anbefalinger til hvor kapteinen burde dra. Hvis jeg vil danne meg en kronologisk oversikt over hvor en kaptein har ført et skip, oppstår det lakuner. I slike tilfeller kan det være nyttig å bruke nettdatabasen Navigocorpus for å få dokumentasjon på hvor bestemte skip eller kapteiner har befunnet seg i et bestemt år. Navigocorpus er en database for shipping og maritim handel. Den inneholder data om bevegelser til skip mellom havner i Europa fra 1700- og 1800-tallet. Programmet ble til som del av et fireårs forskningsprogram som ble finansiert av den franske forskningsinstitusjonen Agence Nationale de la Recherche.

En annen viktig kilde som kan gi nye opplysninger, spesielt om Herlofsens rederivirksomhet under den amerikanske frigjøringskrigen, er arkivmateriale fra Rigsarkivet i København. Her har jeg støttet meg på dokumentasjon som omhandler utstedelser av algeriske sjøpass til Herlofsen og skip i hans flåte som ble kapret. Denne dokumentasjon er blitt innhentet av historikerne Gustav Sætra og Stein Tveite.

Forretningsarkivene til Herlofsen er tilgjengelig både på internett og i fysisk form på Kuben i Arendal, del av Aust-Agder museum og arkiv. De er på mange måter en rik kilde når det gjelder å kartlegge den fulle rekkevidden av Herlofsens karriere som kjøpmann, som strakk seg over hele 49 år (1752-1801). På basis av Hans Herlofsens forretningsarkiver vil jeg foreta analyser av enkelte brev som kan kaste lys over et bestemt sett med seilaser som ble gjort med Herlofsens skip.²⁶ I tillegg gir kjøpmannsbøkene meg en mulighet til å kartlegge hvem Herlofsen sendte brev til fra 1785-1801. Omfanget av korrespondansen kan bidra til å skape et totalbilde av hvilke nettverkskontakter Herlofsen var mest i kontakt med, i hvilke perioder, og hvor mottakerne av brev befant seg. På en slike måte vil jeg benytte meg av både kvalitative og kvantitative metoder for å granske korrespondansen til Hans Herlofsen.

Perioden i Herlofsens karriere jeg har valgt å granske går fra 1775 til 1801, er perioden som fra Den nordamerikanske uavhengighetskrigen begynte og da Den franske revolusjonskrigen endte. Enkelte perioder av Herlofsens karriere er bedre dokumentert enn andre, og det er noe som har påvirket mitt periodevalg. Å kartlegge aktivitetene til Herlofsens handelshus på en

utdypende måte i perioden mellom 1752 og 1775 er svært utfordrende på basis av arkivmaterialet som foreligger. Det finnes heller ingen etterlatte brev fra Herlofsen fra perioden 1775-1783, noe som har skapt visse begrensninger i min analyse av nettverkene som muliggjorde seilaser under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen. Men for årene 1785-1801 finnes det gode muligheter for å belyse hvordan bestemte nettverk opererte. Likevel finnes det hull i kjøpmannsbøkene, da det bare er noen få måneder med utsendte brev fra Herlofsen fra 1785, 1793 og 1801 som er bevart. I de tre årene vil en finne svært lave tall på andelen brev som er sendt til bestemte mottakere, sammenlignet med andre år. Det finnes ingen utsendte brev som er bevart fra 1794, 1797 eller 1798.

Da jeg ikke har noen brev fra Herlofsen som skildrer hendelser i 1794, vil jeg isteden bruke brev fra 1795 som Herlofsen sendte til kontakter i trelast- og skipsfartsnæringen.

Trelastnæringen i Norge på 1700-tallet hadde en lang omløpstid når det gjaldt produksjon av varer, transport og omsetning på det europeiske markedet. En slik syklus kunne vare opptil ett år, noen ganger mer. Brev som er datert ett år i etterkant av seilaser med Herlofsens skip i 1794 burde derfor kunne gi et bilde av hvilke nettverk Herlofsen benyttet seg av. Jeg vil analysere brev datert før og etter 1786 når det gjelder analyse av nettverk i mellomperioden.

For å kunne å danne seg et bilde av et videre omfang av nettverket til Herlofsen enn kun det som kommer til syne i bestemte stikkprøver vil jeg også gjøre totalanalyse av brevene Herlofsen sendte ut til et bestemt sett med forretningsforbindelser. Informasjonen som er tilgjengelig i kjøpmannsbøkene likner på mange måter metadata i loggene teleselskaper har i dag over sms- og telefontrafikk i en hel befolkning eller bestemte grupper. Det er mye som kan avdekkes ved å kun vite til hvem og når et budskap ble sendt, selv om en ikke kjenner innholdet i kommunikasjonen.

En analyse av hele bredden av brevutsendelser kan gi viktige data om hvor hyppig Herlofsen var i kontakt med visse enkeltpersoner og miljøer. Det kan gjøres på basis av antallet brev som ble sendt i visse perioder til bestemte adressater. Forekomsten av brev gir også mulighet til å danne seg et bilde av hvilken handel som preget Herlofsens handelshus i bestemte perioder, på basis av mottakerens spesialkompetanse og geografiske virkeområder.

Noen ganger kan det være vanskelig å endelig avklare hvem som er mottakeren for en del av brevene. Brev til svogeren Adam R. Steen er et godt eksempel, som noen ganger bare er merket «svoger», og «Christiania» noe som også kan bety andre svogere i Herlofsens familiekrets bosatt i byen. Det gjelder også brev som er merket med adresseringsformen

«fetter». Slike brev har jeg ikke tatt med under tellinger. Brev merket «sønn», skaper også uklarhet, men siden antallet sønner er langt færre, vil det ta mindre tid å avklare hvem brevet er sendt til. Under tellinger og registreringer av brev har det, på grunn av utydelig håndskrift, også i enkelte tilfeller vært svært utfordrende å finne en endelig avklaring på hvem som mottaker for brev. Jeg tar da forbehold om at jeg ikke i alle tilfeller har registrert korrekt fornavn eller etternavn til enkelte mottakere.

Men i det store og hele mener jeg at kjøpmannsbøkene, som skildrer Herlofsens virksomhet i både nedgangsperioden og den andre oppgangsperioden gir et godt grunnlag for å analysere et utvalg med seilaser i tre perioder. I bøkene kan en finne regnskaper, forretningskorrespondanse og ordre til kapteiner. Dette er skriftlige dokumenter som utgjør et godt utgangspunkt til å kaste lys over de nettverk Herlofsen var en del av.

2.0 Kjøpmannen og rederen Hans Herlofsen

Herlofsen er en skikkelse som er godt egnet til å belyse virksomheten til handelshus i siste del av 1700-tallet. Han nedstammet fra en familie som hadde lange tradisjoner både i skipsbygging og skipsfart tilbake til 1600-tallet. Faren var Herlof Rasmussen (d.1744/1745), som hadde ført familien inn i Arendals handelsborgerskap fra sitt hus i Kolbjørnsvik, like utenfor byen. Hans Herlofsen skulle i årenes løp til fulle utnytte sin posisjon blant byens borgerskap og bli en godt synlig skikkelse i Arendal.

Diesen påpeker at Hans Herlofsen etablerte seg som kjøpmann og reder i en overgangsperiode da det ikke lenger var utbredt at borgerskapsfamilier sendte sine sønner til sjøs. Før midten av 1700-tallet var førstehåndserfaring med skipsfart en mer utbredt tradisjon. Men i Herlofsens opplæringsstid ble det istedenfor mer vanlig at sønner i rederfamilier ble utdannet innen administrasjon og forretningsdrift. Det kan innebære at borgerskapet i Arendal ville intensivere denne typen forretningskultur. Ifølge Diesen var det ikke lenger selvsagt at kapteiner på byens større fartøyer ble betraktet som likemenn til kjøpmenn og redere.²⁷ Men andre kilder viser klart at kapteinene spilte en sentral rolle for Herlofsens handelshus, nettopp fordi de var aktører i den internasjonale fraktfarten. På mange måter fungerte de som viktige informanter i Herlofsens nettverk.

Herlofson selv dro i motsetning til sine brødre Rasmus og Stian ikke til sjøs med sin far, som døde da Herlofsen konfirmerte seg. Men han dro til sjøs likevel, i en periode da Arendal var i stor vekst som sjøfartsby. Gjennom sine reiser opparbeidet Herlofson en hel del språkkunnskaper. Han behersket svært godt engelsk og hollandsk, noe arkivene han har etterlatt, viser.²⁸

Herlofsen begynte sin karriere som kaptein, og etablerte seg som en selvstendig aktør i byen i 1760. 31 år gammel giftet seg da med Mette Margaretha Steen, en prestedatter fra Nord-Aurdal i Valdres. De to skulle få 13 barn sammen, hvorav seks vokste opp. Disse barna var Elisabeth Magdalene Reutz Herlofsen (1762-1836), Herlofine Aasille Herlofsen (1764-1839), Jacobine Herlofsen (1765-1822), Edward Greysel Herlofsen (1766-1833), Peter Diderik Stelling Steen Herlofson (1777-1842) og Maren Herlofsen (1779-1850).²⁹

Samme året som han giftet seg, kjøpte han en større bygning på Friholmen i Arendal.³⁰ I 1767 kjøpte han en enda større og nyere kjøpmannsgård i indre Pollen.³¹ Herlofsen bygget i samme periode opp et viktig grunnlag for sine forretninger da han solgte skipsparter for å kjøpe fast eiendom. Han kjøpte også opp eiendommer utenfor Arendal, på Langsæ og Thorsbudalen. Mange av Arendals fremtidige innbyggere måtte betale en grunnleie til Herlofsen.³²

Men innflytelsen til Herlofsen var ikke bare begrenset til Arendals bygrenser og byens omegn. Herlofsen skal ha sagt: «Jeg har handel på hvert eneste Sted i Landet fra Fredrikshald til Trondhjem».³³ Handelen i Norge var dessuten nært forbundet med at Herlofsen hadde bygget opp en stor skipsflåte som ikke bare fraktet varer til og fra havner i europeiske land, men også til destinasjoner til andre kontinenter.

Diesen mener Herlofsen fikk de største inntektene sine fra rederivirksomhet.³⁴ Denne virksomheten var igjen nært knyttet til handel, som kan deles inn i tre ulike hovedgrener: import og eksport av råvarer, halvfabrikata og forbruksvarer (tobakk, kaffe, sukker, korn, vin, brennevin, tekstiler o.a.), foredling av råvarer (tobakk) og salg av importerte forbruksvarer og egne varer i egne butikker eller en gros salg til andre.

I tillegg investerte han i skipsbygging og drev med pengeutlån, samt at han også investerte i aksjer i handelskompanier og handlet med vekslere. Herlofsen lånte ut penger med eller uten pant og omsatte vekslere.³⁵ Vekslere og kreditt var forøvrig innen maritim handel lettere å håndtere enn bruk av kontanter eller byttehandel. På grunn av sin omfattende virksomhet ble Herlofsen en av Arendals mest innflytelsesrike borgere. Ifølge Arendals byfogd var Herlofsen en av Arendals rikeste menn, med en formue på rundt 40-50 000 riksdaler.³⁶ Da han døde

etterlot han seg dessuten utestående fordringer på i alt 114 000 riksdaler.³⁷ Totalt var antagelig formuen på rundt 170 000 riksdaler, mener Diesen.³⁸

En måte han demonstrerte sin rikdom på var å leie kongestolen i Arendal kirke, som var satt i stand under Christian 6. sitt besøk i Norge i 1733.³⁹ Herlofson var ellers i sin samtid en av Arendals seks eligerte menn, eller deputerte borgere, som ble valgt av en borgerforsamling. Han ble valgt inn i denne kretsen i 1769, og hadde en slik posisjon helt frem til 1770-årene. De seks tok seg av alt de mente kunne gavne byens handel og verne dens privilegier. De fungerte som et borgerråd som utliknet byskatten (takserborgere) og hadde ansvar for å holde byens havn i god stand. De styrte byen sammen med byfogden som var representant for staten. Fra 1781-1787 var dessuten Herlofson stadskaptein i Arendal, og dermed ansvarlig Arendals Borgerlige Militaire. Et annet offentlig verv Herlofson også påtok seg, var også å lede arbeidet med å bygge Arendals nedre batteri.⁴⁰

2.1 Miljøet rundt Herlofson

Foruten å bruke sin posisjon til å ta offentlige verv som ga høy sosial status, tok Herlofson også offentlige verv for å oppnå økonomiske fordeler. Derfor deltok han og hans bror Rasmus også i Arendals tollforpaktning. Dette gjorde Herlofson samtidig, paradoksalt nok sett med vår samtids øyne, mens han smuglet varer inn til byen, når det var mulig, uten at de mistet anseelse av den grunn, ifølge Diesen.⁴¹ I ett tilfelle grep Herlofson inn mot en tollvisitør i Arendal da han hadde beslaglagt et parti brennevin som tilhørte Herlofson. Inngrepet bestod i at Herlofson fikk sine egne folk til å føre varene bort. Han brukte ifølge Diesen bestikklser for å slippe videre fortolling av denne lasten.⁴²

At de med tollforpaktningsverv kunne ta seg friheter på denne måten var ikke unikt i Norge på 1700-tallet. Tollforpaktning innebar en privatisering av oppkreving, da forpakterne innkrevde tollinntekter for staten for en viss godtgjørelse. Det var ikke uvanlig at de som krevde inn tollinntekter for staten, også var betydelige aktører innen eksportindustrien med nære kontakter innen statsforvaltningen i både Norge og København. Det ga dem store muligheter til å omgå og tøyne lovverk og regler.

Stian Herlofson (1727-1795), var den av søsknene Hans Herlofson samarbeidet nærest med. Stian Herlofson var i likhet med sin bror en som tok initiativ innen mange ulike typer forretningsdrift. Han fikk borgerbrev i 1771 da han flyttet Sandstø til Arendal. Foruten å være

kjøpmann med egen krambod i Arendal, var han også havnefogd, med ansvar for mudring av havn. I tillegg var han havarikomisjonær og forsynte skip som kom utenbys fra med proviant. Stian Herlofsen fikk 10 barn, hvorav fire var sønner. De mange barnefødsle kom som et resultat av hans ekteskap med tre koner. Den første var Else Margrethe Juell, som han giftet seg med i 1752. Hans andre kone var Jacobine Bowman, datter av James Bowman, skipsreder og trelasthandler i Porsgrunn. Den tredje og siste konene var Margaretha Wilhelmine Heiberg, som han giftet seg med i 1769. Hennes foreldre var stiftsskriver i Fana og kammerråd Jesper Heiberg og Dorothea Ebbell, søster av Arendalstolleren Augustinus Ebbell.⁴³

Diesen nevner en rekke forbindelser Hans Herlofsen hadde med andre kjøpmenn, redere, skipsbyggere, bønder, trelasthandlere og embetsmenn i Norge. Ifølge Sætra ble mye av nettverket Herlofsen senere skulle støtte seg til opparbeidet da han seilte som kaptein og drev handel fra 1752 til 1763. Men nettverket ble ifølge Sætra betraktelig utvidet da Herlofsen etablerte seg som reder og kjøpmann i 1763. I Arendal var Herlofsen i sin samtid omgitt av handelshusene Fürst, Dedekam, Kallevig, Thomassen, Groos, Juell og Lassen, aktører som både var nære samarbeidspartnere og konkurrenter.⁴⁴

En annen gruppe med aktører, som hadde stor innvirkning på forretningsvirksomheten til Hans Herlofsen, var bønder i opplandet. De solgte tømmer og tok seg også av hugging og frakt av tømmeret fra skog til elv, og som etter å ha blitt sagt opp ble eksportert som trelast på Herlofsens skip. I et slikt bilde er det viktig å holde øye med hvilken dynamikk som var til stede mellom bønder og trelasthandlere i Arendalsområdet. I motsetning til skipsbyggere i Vikkilen i Grimstad, betalte ikke trelasthandlerne i Arendal bøndene kontant for deres tjenester. Derimot fikk bøndene ofte betaling i kreditt, som i realiteten var nedbetaling på gjeld. Bøndene i innlandet ble ofte avhengig av å kjøpe korn på kreditt når det var uår. Det førte til at trelasthandlere i Arendal, som ofte var kjøpmenn og redere, fikk overtaket, og justerte prisene i sin favør. Kredittprisen ble da høyere på kornet, og lavere på tømmeret.⁴⁵

Herlofsen skapte, som andre redere og kjøpmenn, viktige forbindelser gjennom forretninger, ekteskap og vennskap. Herlofsen hadde en dominerende rolle i sitt nærmiljø i Arendal og amtet Nedenes.⁴⁶ Men Diesen nevner også aktører som opererte ikke langt fra Nedenes amt, som han mener var nært knyttet til virksomheten til Herlofsen. En av dem var Daniel Willoch Isaachsen d.e, (1744 -1813) en annen ledende forretningsmann og skipseier på Agder. Isaachsen kom fra en rederfamilie i Kristiansand. Etter at han overtok familieselskapet kjøpte han i 1772 en tomt med et kranverft, med kongelig privilegium, ved Vesterhavnen i

Kristiansand. Det ble en viktig base for skipsbygging og redervirksomhet. Verftet ga han nærmest monopol på reparasjon og utrustning av seilskuter som søkte havn i Kristiansand. Flåten til Isaachsen nådde sitt største omfang med 21 skip. Skipene gikk i fart på Middelhavet og på Karibia, og enkelte skip ble brukt til hvalfangst ved Grønland. Isaachsen fikk også stor fortjeneste ved å kjøpe priseskip som ble solgt i Kristiansand til kommisjonærer under Napoleonskrigene.

Herlofsen hadde også nære samarbeidspartnere andre steder i Norge. Herlofsens kanskje tetteste forbindelse i en slik sammenheng var slekten Aall. Den nære forbindelsen avspeiles blant annet i at en av hans sønner, Peter Diderik Stelling Steen Herlofsen giftet seg med Constance Aall (1778-1842), datter av Nicolai Benjamin Aall (1739-98).⁴⁷

Aall-slekten stammet opprinnelig fra Ål sogn i Ribe amt på Jylland. Slekten etablerte seg i Porsgrunn med Niels Aall (1702-1784), som drev forretninger innen trelasthandel fra 1734. Aall var eier av jord- og skogeiendommer og sagbruk, og var skipsreder og kommisjonær for utenlandske kjøpmenn. I 1777 delte han sine forretninger og eiendommer mellom sønnene Nicolai Benjamin Aall, senere eier av godset Ulefos og Jacob Aall (1754-1826), som ble eier av godset Borgestad. Det var særlig Nicolai Benjamin Aall Hans Herlofsen samarbeidet med i vid utstrekning.

I tillegg til Aall-slekten var det en rekke andre enkeltstående kjøpmenn, skipsredere og trelasthandlere som Herlofsen var nært knyttet til. En viktig samarbeidspartner var forretningsmannen og trelasthandleren John Collett (1758-1810). Collett var i siste del av 1700-tallet en av Norges største godseiere da han eide 50 gårder, store skogarealer og 31 sagbruk. Gjennom trelasthandel fikk Herlofsen nære bånd til Collett gjennom firmaet Collett & Gram i London. Det var eid og drevet av Collett og Andreas Gram i perioden 1783–93. I 1792 ble dessuten Collett medeier i firmaet til faren Collett & Søn (James Collett d.y.) i Oslo, og ved farens død ble han eneinnhaver. Han opparbeidet seg i sin karriere en betydelig formue, som han investerte i jord- og skogeiendommer.

Generalauditør Ole Christopher Wessel (1744–94) var en annen sentral samarbeidspartner for Herlofsen. Wessel stammet fra en slekt som sannsynligvis er av nederlandsk opprinnelse. Fra 1775 var Wessel dommer i Høyesterett, og bosatt i Christiania fra 1777. Han giftet seg 1791 med Maren Juel, Norges rikeste kvinne, og ble dermed eier av godsene Hafslund, Borregård og Stubljan.

Kommerseråd Johannes Arbo Wiel (1782–1836) i Drammen var en annen innflytelsesrik skikkelse som samarbeidet nært med Herlofsen. Han var sønn av Truels Wiel (1744–1807), kanselliråd og eier av godset Berby i Halden. Sønnen fikk senere eierskap i godset. Slekten Arbo stammet fra Ærø, Danmark. Den kom til Norge med Peter Arbo (1689–1761), som etablerte seg som trelasthandler på Strømsø (nåværende Drammen) sammen med svogeren Mads Madsen Wiel. Peter Arbos sønn, sogneprest til Ramnes Christian Arbo (1726–73), var far til kjøpmann på Strømsø Peter Wølner Arbo (1756–1829), og dennes sønn var overlærer Christian Fredrik Arbo (1791–1868), som eide Gulskogen ved Drammen.

På Vestlandet stod Herlofsen i nær forbindelse med kjøpmannen og etatsråd Wollert D. Krohn (1731–1789), en av Norges rikeste menn i sin tid. Han var sønn av legatstifteren Danckert Danckertsen Krohn (1726–95). Slekten stammet opprinnelig fra Altona i nåværende Tyskland, og som på et tidligere stadium kan ha kommet fra Rostock-området i dagens Tyskland.

I Trøndelag var selskapet fru Argentinde Lysholm & Co., basert i Trondheim, den viktigste forretningsforbindelsen til Herlofsen. Handelshuset ble ledet Catharina Meincke Lysholm (1744-1815). Hun stammet fra slekten Lysholm, som ble etablert i Trondheim av kjøpmann Hans Nissen Lysholm (1667–1717) fra Flensburg i hertugdømmet Slesvig. Meincke Lysholm arvet store formuer etter sin far Hilmar Meincke (1710–71), som var kjøpmann og kammerråd, og ektemannen Broder Brodersen Lysholm (1734–1772), som var kjøpmann og hoffagent.

Hun fortsatte driften av mannens forretning sammen med fullmektigen, Hans Carl Knudtzon. Knudtzon, som i 1777 ble opptatt som kompanjong i firmaet Fru Agentinde Lysholm & Co. Selskapet hennes var involvert i rederivirksomhet og forleggervirksomhet (hvor de forsynte kobberverk i Trøndelag med proviant), samt tauproduksjon. Meincke Lysholm var også medstifter av og medeier i Trondhjems Skibsværft på Baklandet, hvor mange av hennes egne skip ble bygd.

Blant dem som stod aller nærmest Hans Herlofsen i forretningssammenheng, var svogeren Adam Reutz Steen (1747-1807) i Christiania. Adams Steens far var Even P. Steen (f. 1710), og moren var Else M.A Reutz (f. 1705). Hun var igjen datter av Adam Stevelinson Reutz (1677-1759?) og Mette Andersdatter Heiberg (1677-1759). Slektene Steen, Reutz og Heiberg kom alle fra Luster. Adam Reutz Steen fikk innvilget borgerskap i Christiania i 1774, da han ble registrert som kjøpmann i byen.⁴⁸ Han kjøpte på slutten av 1700-tallet flere mindre

eiendommer i et området som i dag er kjent som Meyerløkka i bydelen St. Hanshaugen. Eiendommene var opprinnelig utskilt fra Store Ullevål gård, som ble eid av Bernt Anker fra 1789 til 1793, da han ga den til sin svigersønn John Collett. På St. Hanshaugen oppførte Adam Steen et stort løkkehus eller landsted i én etasje kalt Adamsstuen som nå er å finne på adressen Wessels gate 15.

I Danmark-Norge var Peter von Hemert⁴⁹ (1734-1810) i København en annen som var blant dem som stod nærmest Herlofsen i forretningssammenheng. Hemert fikk gjennom sitt handelshus Hemert & Co. fikk blant annet store inntekter fra sine eierandeler i Asiatisk Kompagni, og fra handel med egne skip på Asia og Vestindia. Von Hemert var dessuten høyt rangert i det danske makthierarkiet da han ble utnevnt til justisråd i 1763 og deretter etatsråd i 1776.⁵⁰ Formuen til von Hemert er blitt anslått til å ha vært på 500.000 riksdaler i 1782. Foruten hovedkontoret i København hadde Handelshuset til von Hemert også filialer i London og Bordeaux.

I København hadde også Herlofsen hyppig kontakt med forretningsmann og godseier Niels Ryberg (1725-1804) opprinnelig fra en bondefamilie i Rybjerg By i Salling i Jylland. Han drev et eget firma kalt Ryberg & Co fra 1789 og opptok i firmaet tre yngre kjøpmenn fra familiens krets som var H.R. Saabye, Christian D. Otte og Axel Møller Mørch. Firmaet hadde rundt 150 ansatte i København og på Færøyene. Ryberg var kombinert både storkjøpmann, bankier, forsikringsmann, fabrikant og godseier. Firmaet drev mye med kornhandel og sørget over flere år for leveranser til Søetaten, som var den dansk-norske marinens administrasjonsapparat. Ryberg leverte også varer til danske handelsstasjoner i Vest-Afrika og i Dansk Vestindia. Handelen med Vestindia var i tilbakegang i 1780-årene, men i samme periode fikk Ryberg sterke handelsforbindelser med USA der han oppnådde en millionomsetning. Ryberg var dessuten kjent for å gjøre grundige markedsanalyser før han gjorde beslutninger og han drev sitt handelshus uten å være i særlig grad avhengig av utenlandsk kapital.

Etter Asiatisk Kompagni mistet monopolrettigheter på handel med India, begynte Ryberg selv å drive private handel med havner i India i 1790-årene. Men han var ikke blant de største skipsrederne i København. Han var derimot en mye større aktør når det gjelder sjøforsikringer og han var også en viktig aktør i bankvesenet og var blant annet valutahandler for staten.

Ryberg var sammen med Frédéric de Coninck direktør for Asiatisk Kompagni fra 1772-1775 og 1778-1784 og var direktør for Islandsk Kompagni 1759-1763. Han var også direktør for

det Det vestindiske Handelsselskab fra 1778 helt til han ble avskjediget i 1785 av finansminister Ernst Schimmelmann som han stod i et motsetningsforhold til.

Ryberg ble hoffagent i 1758, etatsråd i 1770 og konferensråd i 1780. Etatsråd Johan Christian Ryberg (1767-1832), som var hans sønn, tok over forretningen etter faren, helt til huset Ryberg gikk konkurs i 1820. Ved sin død 1804 var Ryberg en av Danmarks rikeste menn. 1789 ble hans formue anslått til å være ca. 300 000 riksdaler, og omsetningen til hans handelshus i 1796 er beregnet til å ha vært én million riksdaler. Historikeren Ole Feldbæk har uttalt at: "that in this field, as in so many others, Ryberg was unique in the Copenhagen business world". Han sikter da til at Ryberg var en sjelden aktør da han som bondefødt danske integrerte seg i det københavnske købmandsaristokrati var Ryberg hvor de fleste var av utenlandske avstamning.⁵¹

I utlandet opprettholdt for øvrig Herlofsen langvarig kontakt med flere hovedkommisjonærer sentralt plassert i store europeiske havner. I et slikt perspektiv støttet Herlofsen seg på tre viktige baser for innflytelse, både økonomisk og politisk. I Amsterdam arbeidet han nært med Weddik & Wendel og i London med Collett & Gram. I Sverige sørget John Hall & Co. i Gøteborg og Chr. Nordberg i Strømstad for at Herlofsen var sikret frakter og handel på Østersjøen.

De mange kontaktene fungerte som bankforbindelser, da han kunne trekke vekslers på dem, og lot skipperne remittere sine inntekter i salg av egen last gjennom dem.⁵² Remitteringen var en måte kjøperen, kalt remittenten, kunne få betalt fra en annen part enn den som hadde utstedt vekselen. Da ble det kalt en trassert veksler, eller tratte. Den som utstedte vekselen hadde da hadde kjøpt en vare eller tjeneste fra en annen, som kalt trassaten. Han kunne betale remittenten et beløp som en gjenytelse på en bestemt forfallsdag. En enklere variant av vekslers kaltes en egenveksler, der utstederen selv forpliktet seg til å betale kjøperen. Vekslers kunne også selges, eller diskonteres til en tredjepart, hvor vekslerbeløpet kunne bli utbetalt kontant med et fradrag. Dette er et system for handel med verdipapirer jeg vil beskrive nærmere i senere kapitler.

Viktige skipperne på Herlofsens skip var blant andre fetteren Lars Dahl og nevøen Hans Herlofsen (1758- 1814), ofte omtalt som «Hans Herlofsen junior» i kjøpmannsbøkene. Jeg mener det er rimelig å gå utfra at han er sønnen til broren Stian. Hans Herlofsen hadde ingen sønn med samme navn som seg selv. Det må legges til at sistnevnte ikke var like lenge til sjøs som andre av familiens unge menn. Han slo seg ned i Risør på et tidlig stadium etter å ha vært

en periode til sjøs og han giftet han seg med sin kusine Herlofine Herlofsen da han var 30 år. I Risør ble han havnefogd, losoldermann, innrulleringsbetjent og mudderinspektør.⁵³

En annen nevø som var kaptein på Herlofsens skip var Herlof Herlofsen (1757-1820), som også er sønn av broren Stian. En tredje nevø som var kaptein på Herlofsens skip var sønnen til broren Rasmus, Nikolaj Juell Herlofsen (1768-1822).⁵⁴ I tillegg var svigersønnen Rasmus Holders en nær støttespiller for Herlofsen.

Andre kapteiner Herlofsen ga mange oppdrag, men som ikke var en del av slekten av hans, var blant andre bondeskipperne Jacob Natvig, Aanon Natvig og Mads Nielsen.

I butikken sin brukte Herlofsen i stor grad jyder som kontor- og butikkhjelp, og gjennom dem knyttet han mange bånd til Aalborg.

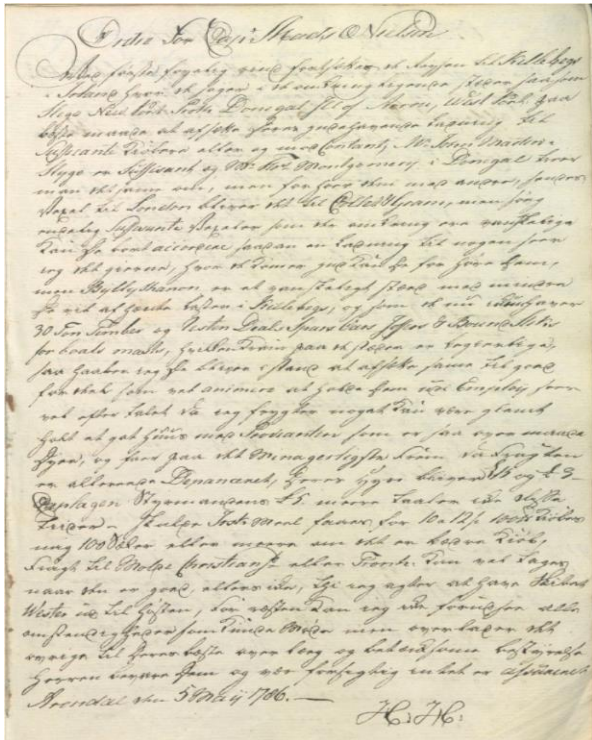
2.2 Rederivirksomhet, handel og skipsbygging

Det er allerede nevnt at Diesen mente det var rederivirksomheten som utgjorde de største inntektene til Herlofsen. Men rederivirksomhet er også nært knyttet til handel, og utgjør i Herlofsens tilfelle ofte to uatskillelige forretningsområder.

Herlofsen første erfaring med rederivirksomhet fikk han da han ble kaptein og eier av skipet «Catharina» i 1756.⁵⁵ Den første skriftlige dokumentasjonen på at Herlofsen var engasjert i handelsvirksomhet, kan en se i hans «Kontobok B». Der er første oppføring datert til 1. november 1761. Men han kan ha startet noe tidligere da han i 1760 fikk en egen krambod i sitt første hus på Friholmen i Arendal. Da han kjøpte hus ved Flåtebroen, i indre Pollen, i 1768, hadde han også krambod der. Hans kone Mette Steen styrte ellers ektemannens forretninger i Arendal, mens Herlofsen var ute og seilte. Dette var imidlertid noe hun sluttet med da «Catharina» gikk i vinteropplag i 1763.⁵⁶

For å kunne kartlegge omfanget av rederivirksomheten til Herlofsen, og handelsvirksomheten som var knyttet til den, er det avgjørende å kunne følge hvilke havner hans skip anløp og hvilke varer hans fraktet i sin flåte.

Et eksempel på hvordan en handelsreise kunne foregå med Herlofsens skip, finner vi i en ordre han sendte til kaptein Mads Nielsen i 1786, på briggen «Favoriten». Kapteinen satte kursen mot Irland, med trelast, som var en av de vanligste seilasene for skip i Herlofsens flåte.



Ordre for Captein Mads Nilsen

Med første føielige Vind fortsætter De Reisen til Killybegs i Irland hvor De søger i de omkringliggende Steder, saasom Sligo, Newport, Donegal, Isle of Arran, Westport på bedste Maade at afsætte indehavende Ladning til suffisante Kiøbere eller mot kontant.

Mr. John Martin i Sligo ere suffisant og mr. Ths. Montgommery i Donegal tror man det same om, men forhør Dem med andre. Sendes Væksel til London, bliver det til Collett & Gram, men søg endelig suffisante Væksler dermoking ere vanskelige. Kan de bortakkordere saadan en Ladning, ser jeg det gjerne. Hvor de kommer ind, kan De forhøre Dem, men Billy Shannon ere et vanskeligt Sted, medmindre, De vil afhænde Lasten i Killybegs, og som De ikkun har 30 Tonn Timber og resten deals, spars, oars, joffers & bound sticks for boat's masts hvilken Kram paa de Steder ere begjerlige, saa haaber jeg De blir istand til at afsætte samme til god Fordel, som vil animere og holde Dem udi Emploi. Se vel efter Tallet, da jeg frygter noget kan være glemmt. Hold et øie med Provianten, som ere saa overmaade dyr, og far på det menagerligste frem, da Fragten allerede er depenceret. Deres hyre bliver £ 15 og £3 Kaplaken, Styrmandens £ 5, mere taaler ikke disse Tider. Skulde irsk Mel faaes for 10 à 12 sh., kjøbes mig 100 Sækker eller mere om det er bedre Kjøb. Fragt til Molde, Kristiansund eller Trondhjem, kan vel tages om den ere god, eller ikke, thi jeg agter at have Skibet vester du til Høsten. Forresten kan jeg ikke forudse alle Omstændigheder som kunne møde, men overlader det øvrige til Deres bedste Overlægg og betænksomme Bestyrelse. Herren bevare dem og vær forsigtig. Intet er assureret.

Arendal, den 5. mai 1786

Hans Herlofsen

Som det fremgår av brevet var mye av handelen på Herlofsens skip overlatt til kapteinen, og det ble gitt mye rom for hans vurderinger. Det var fordi arbeidsgiveren ikke kunne forutsi eksakt hvordan reisen ville forløpe og hvordan markedsforholdene kunne endre seg etter han utstedte ordren. Dette var en erfaring Herlofsen hadde fått da han selv var kaptein, og la grunnlag for et godt samarbeid med kapteinene han senere hyrte.

Lasten på Herlofsens skip ble riktignok av og til solgt på forhånd, men hvis ikke måtte kapteinen finne kjøpere der skipet anløp. Når det gjelder trelast som ble fraktet på skip, var den ofte eid av rederen, hvis ikke fraktet Herlofsen den på oppdrag for en annen trelasthandler.⁵⁷ I en slik sammenheng er det også viktig å understreke at Hans Herlofsen sjeldent forsikret sine skip, da han mente forsikringspremiene var for høye.⁵⁸

Ordren fra Herlofsen er et godt eksempel på at handelsreiser, selv om de skjedde innen kjente farvann, ga rom for overraskelser. I brevet oppfordres kapteinen til å seile fra havn til havn for å få beste vilkårene for en handel. Herlofsen kunne heller ikke garantere kapteinen at potensielle kjøpere var betalingsdyktige, og at deres vekslere ville kunne være et sikkert betalingsmiddel. I en slik sammenheng er Collett & Gram oppført som en passende mottaker av vekslere. En naturlig vare å ta med på tilbakefarten var mel, og skipet skulle sette kurs mot Kristiansund, Molde og Trondheim, som er oppført som importhavner på tilbaketuren.

Dette var, som allerede nevnt, en ganske typisk rundreise når det gjelder Herlofsens flåte. Han fraktet for det meste trelast, som kom fra skogene nordøst for Arendal, men også fra havner i Østersjøen. Trelasten ble oftest fraktet til Irland frem til Napoleonskrigene. Da var det vanlig at skipene til Herlofsen tok to turer til Irland på sommeren.⁵⁹

Når det gjelder fart på Østersjøen kan vi finne et eksempel på at han i 1786 sendte et parti med trelast fra Königsberg i Øst-Preussen (Nåværende Kaliningrad, en vestlig enklave av Russland) og til Lisboa i Portugal.⁶⁰

Skip som fraktet trelast, seilte hyppig til byer ved den engelske kanalen, omtalt av Herlofsen som den «strædiske fart», eller til Holland. Det var ellers vanlig at årets siste tur gikk til Sør-Afrika, Portugal eller Spania, hvor det ble kjøpt salt som senere ble solgt i Arendal.⁶¹ Foruten å være involvert i eksport- og importvirksomhet av forbruksvarer i stor skala, fikk Herlofsen betydelige inntekter av råvarer. Han drev blant annet med kornimport fra Østersjøen, Arkhangelsk i Russland, og særlig fra Danmark.⁶² I tillegg importerte han også tobakk fra

Virginia i Nord-Amerika og sukker fra Dansk Vestindia i Karibia⁶³, en handelsvirksomhet jeg vender tilbake til senere i oppgaven.

2.3 Skipene til Herlofsen

Flåten til Herlofsen bestod i stor grad av skip som ble bygget på verft i nærområdet. Herlofsen fikk bygd sju skip til egen flåte, og disse var «Den precieuse steen», «Prindz Friderich», «Neptuni Galley», «Justitia», «Cron Prindz Friderich», og «Jupiter». Herlofsen kjøpte ellers de ni skipene «Catharina», «Cron Prindz Christian», «Favoriten», «Hafslund», «Enterprise», «De trende søstre», «Nordstiernen», «Haabets Anker» og «Eenigheden». ⁶⁴

Herlofsen begynte først å investere i skipsbygging da han rundt 1775-76 leide et verft på Pusnes på Tromøy og engasjerte da rundt 50-60 ansatte til skipsbygging. ⁶⁵

Herlofsensfamilien bygde for øvrig opp flere verft i dette området på Svinodden og Terneholmen der Nidelva renner ut ved Arendal. ⁶⁶

Verftet på Pusnes, som Herlofsen leide, ble bygget opp under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen, da behovet for nye skip økte i stort omfang. Sætra mener krigen utgjorde høydepunktet på en utvikling mot stadig økende skipsbygging, som preget alle delene av Norge der trelasteksport var en hovednæring. ⁶⁷

Det var skipsbyggeren Halvor Thomassøn Rieber som ledet byggingen av nye skip på verftet og som bygget flere av Herlofsens skip. Thomassøn Riiber var den tredje i rekken av kjente skipsbyggere fra Øyestad som Diesen betegner som et «dynasti». ⁶⁸ Ifølge historikeren Anne Tone Aanby var Thomassøn Rieber en av fire store skipsbyggemestre på slutten av 1700-tallet: To av dem var Jens Nielsen og Jens Sivertsen, som hadde egne verft. Jørgen Stiansen Konnestad og Thomassøn Riiber var også skipsbyggere i samme format, ifølge Aanby, men sistnevnte skilte seg ut ved at de var ambulerende, eller omreisende skipsbyggemestre. ⁶⁹

Thomassøn Riiber var en entreprenør fra skipsbyggingsmiljøet Nedenes amt, som bygget skip til redere i hele Sør-Norge. Ifølge Aanby var Thomassøn Riiber ansvarlig for å ha bygget 18 prosent av tonnasjen i Norge, og hun anslår at han bygget 50-100 skuter fra 1776-1806. ⁷⁰ Sætra oppgir et liknende tall på antall skuter, da han mener han bygde 82 skuter fra 1775-1802. 53 ble ifølge Sætra bygd på Agder, 45 i Arendal, sju i Risør og ett i Kristiansand. ⁷¹

Thomassøn Riibers omfattende erfaring med skipsbygging og faglige kompetanse ble belønnet med en gullmedalje fra General-Land-Oeconomie og Commercollegiet i København.

Aanby påpeker at Thomassøn Riiber hadde en unik kompetanse for sin tid da han var utdannet i England innen skipstegning. I hans samtid var det derimot langt mer utbredt at skip ble bygd i tråd med hva hun betegner som handlingsbåren kunnskap. Da ble hver del av skipene og hele konstruksjoner bygd etter metoder som var muntlig overlevert gjennom flere generasjoner. Da Herlofsen ansatte Thomassøn Riiber var det med en forventning om at hans teoretiske kompetanse, kombinert med lokale håndverkstradisjoner, kunne gi bedre resultater enn hva som var tilfellet innen tradisjonell skipsbygging. Dette var utgangspunktet for byggingen av skipet «Prindz Fredrick», der Thomassøn Riiber tok seg av plantegningene til skipet mens hans mestersvenn Jørgen Stiansen Konnestad fra Fjære stod for konstruksjonen, som var basert på handlingsbåren kunnskap. Teoretiske tegneferdigheter fra London ble da koblet med handlingsbåren kunnskap fra Fjære.⁷²

Byggeprosessen kan følges trinn for trinn fra mai 1775 til juni 1776, gjennom en regnskapsprotokoll fra 1776. Skipet var det største som ble bygget i Norge i denne skalaen ved dette årsskiftet. Byggingen ble finansiert av Peter von Hemert i København og Hans Herlofsen. Førstnevnte stod for ¼ av finansieringen og sistnevnte var ansvarlig for ¾.⁷³

Materialene til skipene kan de ha fått fra skoger i opplandet da Herlofsen kjøpte opp eike- og furuskog rundt Arendals oppland vinteren 1774-75.⁷⁴ Diesen nevner også at Herlofsen eide en part i et sagbruk i nærheten av Arendal.⁷⁵

3.0 Herlofsens som en kjøpmann og reder i den florissante perioden

Oppgangsperioden til Hans Herlofsen skjedde som nevnt under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen, da Danmark-Norge befant seg i hva som ofte betegnes som den florissante perioden. I denne perioden kunne norske redere og kjøpmenn utnytte Danmark-Norges nøytralitetsstatus til å frakte et bredt spekter med varer til stridende stater. Den danske historikeren Ole Feldbæk hevder i boken *Danmarks økonomiske historie 1500-1840* (1993) at perioden fra midten av 1700-tallet frem til 1807 kan betegnes som en høykonjunkturperiode. Han påpeker at i de 67 årene som denne perioden rommer, var 29 av dem preget av kriger på løpende bånd, som kolonikrigen 1756-73, den nordamerikanske uavhengighetsskrig 1778-1783⁷⁶, Den franske revolusjonskrigen 1792-1802 og Napoleonskrigene 1803-1815.

Historikeren Knut Mykland argumenterer for at konjunktorene fra slutten av 1780-årene, frem til 1807 ikke fulgte en jevnt stigende linje. Mykland mener det var en oppgang som begynte rundt 1790 fulgt av en kortvarig krise i 1792-93. Denne ble fulgt av en oppgang og deretter av et nytt tilbakeslag i 1797-98. Fra 1801-1802 kom høykonjunktoren inn for alvor, mener Mykland, som begynte en periode med etterspørsel etter varer og prisstigning som norske eksportører tidligere ikke hadde opplevd.

Samtidig befant Danmark-Norge seg i en lang fredsperiode fra 1720-1807, og ble dermed ikke rammet av krigføring. De mange krigene i Europa førte ifølge Feldbæk til at nøytrale stater som Danmark-Norge fylte opp det maritime transporttomrommet, i en stadig voksende verdenshandel, som de krigende statene ikke hadde kapasitet til utnytte med sine handelsflåter.⁷⁷

Omfanget av høykonjunktoren Feldbæk beskriver kommer også til uttrykk i antall registrerte skip som utgjorde den samlede handelsflåten i både Norge, Danmark, hertugdømmet Slesvig, grevskapet Holstein og hovedstaden København separat. Totalt var det i 1806 3500 skip i den dansk-norske staten, noe som sammenlignet med folketallet gjorde at dette var en av verdens største sjøfartsnasjoner. 900 av skipene var en del av den norske handelsflåten.⁷⁸ Historikeren Knut Mykland oppgir noe høyere tall for den norske handelsflåten da han henviser til at det fantes 1434 skip i den norske handelsflåten i 1806, på 72 647 lester.⁷⁹ Dette året var Bergen Norges største sjøfartsby med en flåte på 306 skip på 8826 lester, fulgt av Arendal med 119 skip på rundt 8000 lester. Risør hadde 95 skip på 4863 lester og Kristiansand 129 skip på 4527 lester. Kristiania, til tross for at den var en trelasteksportby, hadde kun en flåte på 86 skip på 3562 lester.⁸⁰

Noe annet som kjennetegnet høykonjunktur, ifølge Feldbæk, var at det økonomiske systemet var i ferd med å omlegges fra merkantilisme til økende grad av frihandel. Det medførte at staten ikke lenger forsøkte å legge føringer for hvordan samfunnsøkonomien skulle styres i samme grad som før. En slik utvikling forutsatte også en grunnleggende endring i hvordan samfunnsøkonomien i Danmark-Norge ble diskutert og tenkt om offentlig.⁸¹ Viktige milepæler for frihandel, som i økende grad fikk fotfeste, var i 1754, da dansk-norske handelskompanier ikke lenger kunne beholde monopol på frakt på dansk-norske kolonier. Da kjøpte staten opp eierandelene i kompaniene, og enhver privat aktør stod fritt til å handle med kolonier fra havner i hele det dansk-norske riket, ikke bare til og fra København. Andre viktige reformer var opphevelsen av kornmonopolet i 1788. Etter at det skjedde, var ikke havner i det søndenfjeldske Norge (Østlandet og Agder) lenger forpliktet til å importere korn

kun fra Danmark. Et annet viktig årstall for liberaliseringsreformer var 1794, da jernmonopolet opphørte. Det medførte at jernprodukter fra Norge ikke lenger hadde forrang (gitt at den hadde en konkurransedyktig pris) som importprodukt i Danmark. Det ble også innført nye tollover i 1797, noe som hadde en gunstig virkning for eksportnæringen i Norge. Men samtidig opplevde handelseliten i Norge store begrensninger når det gjaldt kapitaltilgang. Under Herlofsens første oppgangsperiode var det kun Kurantbanken i Danmark-Norge som kunne tilby større lån til næringslivsaktører. Banken ble senere fulgt av Speciesbanken og Despositokassen. Men lånene fra disse bankene ble hovedsakelig innvilget handelseliten i København. Ifølge historikeren Knut Mykland var derfor norske kjøpmenn i stor grad tvunget til å låne penger hos bankierfirmaer i Amsterdam og Hamburg.⁸² Et annet alternativ var å få tilgang til kreditt hos kunder i utlandet, hvor særlig handelshus på de britiske øyene spilte en viktig rolle.

Hvis en betrakter oppgangsperioden til handelshuset Hans Herlofsen fra Feldebæks perspektiv, er Herlofsens medgang under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen kun en del av et større mønster. Nedgangsperioden til Herlofsen kan dessuten fra et slikt perspektiv betraktes som en midlertidig fase i en større økonomisk konjunktur. Men likevel preget både de begrensede oppgangsperiodene og nedgangsperiodene som fulgte krigsutbrudd og fravær av krig merkbart virksomheten til Herlofsen. De kan derfor tjene som et viktig grunnlag for et studium av Herlofsens veivalg som reder og kjøpmann.

Sætra konkluderer med at forskjellen mellom krig- og fredstid ga tydelige ringvirkninger på Agder, på slutten av 1700-tallet. Han påpeker at i fredstid var ikke agderskutene mer enn jevnbyrdige med engelske handelsskip i farten på England. I krigstid mener han derimot at skuter fra Agder stod for mesteparten av trelasteksporten. Sætra påpeker videre at en slik utvikling også preget farten på andre land. Hva som da var typisk, mener han, var at skuter ofte gikk ut fra hjemstedet med trelast, men hadde fortsatt fraktopplag for kjøpmenn i byer på Østlandet. Arendalskipper tok da fraktoppdrag for kjøpmenn i Porsgrunn, Drammen og Christiania.⁸³ Men han tar imidlertid forbehold om at det i Arendals tilfelle ikke alltid er hensiktsmessig å granske økonomisk utvikling i lys av krig- og fredsperioder. Han påpeker for eksempel at tonnasjen i Arendals flåte holdt seg på et høyt nivå i både krigs- og fredstid. Det var riktignok enkelte svingninger, men han mener likevel at det er vanskelig å påvise en klar sammenheng mellom krig og vekst i flåten. Da til og med veksten i flåten gikk ned i Arendal under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen, blir det enda mer utfordrende å påvise hvordan krigen førte til oppgang for Herlofsens handelshus.⁸⁴

Handelen på Nord-Amerika, Karibia og Middelhavet, sammen med trelasthandelen i Nord-Europa var alle viktige geografiske scener der Herlofsen søkte å utnytte et behov i markedet. Herlofsen sendte skip langs skipsruter med ulike destinasjoner på flere kontinenter. Han ble da en aktør som ble påvirket av både krigføring og endrede økonomiske rammevilkår.

4.0 Herlofsens første oppgangsperiode

Herlofsen navigerte sitt handelshus gjennom et politisk og økonomisk landskap som gjennomgikk raske endringer under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen. Den danske nøytralitetspolitikken påvirket rammevilkårene for virksomheten til kjøpmenn og redere i Danmark-Norge. Ole Feldbæk har i boken *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783* (1971) redegjort for hvilke økonomiske og politiske konsekvenser Den nordamerikanske uavhengighetskrigen førte med seg for næringslivet i Danmark-Norge.

Ifølge Feldbæk var krigen svært gunstig for økonomien i tvillingrikene. Han mener at den danske regjeringen oppnådde en god av utnyttelse av sin nøytralitetspolitikk under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen, som var mer vidtgående enn «nogen af de øvrige krige i århundredet.»⁸⁵ Han har også hevdet at «Den vestindiske handel rummede de største muligheder for en udnyttelse af neutralitetskonjunkturerne».⁸⁶ Feldbæk skriver videre: «Den danske regering var ikke i tvivl om, hvilke indrømmelser den havde størst interesse i. Den vestindiske handel var under krigen den umiddelbart mest lukrative handelsgren; og den var samtidig den gren, der havde størst behov for politisk støtte.»⁸⁷

Da krigen mellom de 13 amerikanske utbryterkoloniene begynte, var Danmark-Norge i realiteten underlagt britenes «Rule of 1756». Regelen innebar at Storbritannia ikke godtok at handelsskip fra nøytrale stater handlet med kolonier som tilhørte stater som var i krig med Storbritannia. Dette innebar ifølge Feldbæk at den nøytrale danske handelen i realiteten var henvist til å foregå alene på de danske øyer og kun med varer av dansk og dansk-vestindisk opprinnelse.⁸⁸

Men regjeringen i København la seg på et tidlig på en linje for å oppnå bedre vilkår for handelen. Det skjedde 4. oktober 1775 da regjeringen i Danmark-Norge vedtok at det skulle utstedes et forbud mot at skip under dansk flagg skulle kunne eksportere våpen til amerikanske opprørere.⁸⁹ Men likevel ble dansk skipsfart mistenkeliggjort av Storbritannia,

noe som førte blant annet til at den engelske marinen i enkelte tilfeller beslagla skip under dansk flagg som ble mistenkt for å eksportere våpen.⁹⁰

En viktig oppgave for den britiske flåten var å forhindre eksport av varer ut fra USA og forhindre import. Blokaden ble hyppig brutt ved at amerikanerne smuglet ut egne eksportvarer til kolonier i Karibia. Dansk Vestindia, som bestod av øyene St. Croix, St. Thomas og St. Jan ble da berørt, på grunn av at de handlet med de amerikanske utbryterkoloniene.⁹¹ I Dansk Vestindia ble også amerikanske eksportvarer omsatt i stor skala gjennom øyene St. Thomas og St. Jan, hvor amerikanske varer ble fraktet videre til Europa på danske skip.

En ny vending skjedde i relasjonene mellom de krigførende og nøytrale statene da Frankrike anerkjente USA i 1778. Vilåårene for den danske-norske skipsfarten endret seg i tillegg vesentlig da USA offisielt ble alliert med Spania og Holland. Krigsutbruddet i 1778 skapte fordelaktige konjunkturer for dansk-norsk handel og fraktfart på Østersjøen, Nordvest-Europa og Middelhavet.

Da Den nordamerikanske uavhengighetskrigen hadde nådd et nytt kritisk stadium, innførte Danmark-Norge en balansepolitikk overfor USA. Den medførte at de opprettholdt en forbindelse til amerikanerne, mens de offisielt ikke ville vedkjenne seg den. Dette avspeilet seg også i instruksjer sjefer på skip i den dansk-norske flåten mottok, da de ble bedt om å overse amerikanske skip, om de møtte dem på åpent hav.⁹²

Regjeringen i København gjorde ytterligere bestrebelsler for å sikre gode rammevilkår for næringslivet i Danmark-Norge, med de fordeler krigskonjunkturerne kunne gi. Det førte til en Kongelig resolusjon 11. januar 1779 som bekreftet at dansk-norsk eid last med opprinnelse fra både utenlandske og danske-norske leverandører var beskyttet av Danmark-Norge.⁹³

Fra og med våren 1779 ble det innført konvoier for å beskytte handelen. Fra 1779 ble dessuten monopolet København hadde på utførsel av varer fra Vestindia opphevet. Varer fra eller via St. Thomas eller St. Jan kunne fra da av losses i Christianssand, Glückstadt og Altona. Kun produkter til og fra St. Croix skulle losses i København. Men eksportvarer skulle fremdeles komme fra en innenriksk havn. Ved å frakte varer til de vestindiske øyene, kunne kjøpmennene oppnå en god fortjeneste. Fra danske kolonihavner ble varer ofte videredistribuert til franske eller spanske havner, selv om det ble holdt skjult.⁹⁴

Handelen nådde etter hvert høyder som førte til konfrontasjon, men også en endelig avklaring på hva slags frakt dansk-nøytralitets politikk skulle tillate. Det skjedde da to danske skip som

fraktet sukkerlast av fransk opprinnelse til St. Thomas ble oppbrakt og prisedømt av engelskmennene. I januar 1782 ble de to danske skipene frikjent i en britisk appelldomstol.⁹⁵ Denne episoden utgjorde et skifte, da Storbritannia ga etter for dansk press. Den britiske regjeringen gjorde dette for unngå at Danmark-Norge havnet i et væpnet nøytralitetsforbund med Russland. Derfor utformet Storbritannia en forklarende artikkel til 1670-traktaten, hvor kun våpen og ammunisjon, samt materiell til bygging av skip ble betraktet som kontrabande. Furuplanker og råjern fra Norge havnet ikke inn under denne definisjonen. Alle andre typer last ble beskyttet ved Danmark-Norges nøytralitetsstatus. Det danske statsrådet aksepterte det engelske konvensjonsutkastet 4. juli 1780.⁹⁶

Litt senere, 9. juli, kom en ny hendelse som endret forholdet mellom statsmaktene i Europa og Danmark. Det danske statsrådet aksepterte da en allianse fra Russland, fordi de ikke så noe annet alternativ enn å akseptere en slik løsning.⁹⁷ På grunn av denne hendelsen måtte utenriksminister Andreas Peter Bernstorff (1735-1797) gå av i november 1780, og Ole Höegh-Guldberg (1731-1808) ble i realiteten, om ikke formelt, den nye utenriksministeren. Han sendte blant annet private brev til danske diplomater og holdt uformelle møter med utenlandske ministre i København.⁹⁸ Guldberg beordret en kraftig opprustning av den danske marinen. Dette ble i enkelte kretser tolket som krigsforberedelser, noe som påvirket næringslivet og skapte uro. Til og med arveprins, Frederik 6., måtte av en slik grunn rykke ut og berolige enkelte kjøpmenn.⁹⁹

Da Holland i 1781 ble en part i krigen mellom USA og Storbritannia ble ifølge Fældbæk høykonjunkturen under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen innledet for alvor. Holland hadde i denne tidsperioden en av Europas største handelsflåter,

Da England erklærte Holland krig, gikk prisen på oversjøiske varer opp med 20 til 30 prosent, og optimismen steg i markedet. Lovverket i Danmark- Norge ble deretter justert for å komme et voksende marked i møte. I januar 1781 ble det innført nye lovreformer. Regjeringen i København bestemte at kravet om at defensjonsskip i handel på St. Croix bortfalt. Avgiften ved kjøp av fremmede, nybygde skip ble også fjernet. Skip under dansk flagg fikk seile direkte fra en europeisk havn til St. Thomas og St. Jan. Men utenlandske skip, kjøpt av dansk-norske redere og kjøpmenn i utlandet måtte fremdeles utrustes og hente sine papirer i en av havnene i det danske riket før de kunne sendes ut.¹⁰⁰ Fra februar 1781 hadde St.Croix ikke lenger en særstilling, det ble ikke lov å eksportere noe annet fra øya enn produkter med opprinnelse derifra. Til da hadde varer av fremmed opprinnelse kun vært tillatt å utføre fra St. Thomas og St. Jan.¹⁰¹

Fra juli og august 1781 fikk de dansk-norske rederiene rett til å anskaffe seg ethvert fremmed skip i en europeisk havn og seile det til en annen fremmed havn. Eneste unntak var frakt fra en fransk havn til en annen. Bestemmelsen om at skip som seilte på Vestindia skulle losse i danske havner, ble også opphevet.¹⁰² De nye lovendringene førte til en stor vekst i skipstrafikk til og fra Vestindia. Rederier som fikk vestindisk pass tredoblet tonnasjen fra 1780-1782.¹⁰³

En ny utvikling fulgte våren 1781 da regjeringen i København besluttet å kun gi konvoibeskyttelse til danske skip fra europeiske havner. Skip med opprinnelse fra Vestindia ble dermed utelukket. Regjeringen ville ikke risikere å gi beskyttelse til skip som seilte under bekvemmelighetsflagg, noe som ble betraktet som en politisk risiko.¹⁰⁴

En ny dramatisk vending kom sommeren 1781 da England gir Danmark et tilbud om å skrive en konvensjon hvor Danmark-Norge skulle leie ut deler av sin marine til England. Danmark-Norge valgte å takke nei tilbudet. 17. januar 1783 ble det skrevet en midlertidig fredsavtale mellom de stridende partene Storbritannia og USA.

Den nordamerikanske uavhengighetskrigen var en årsak til at det ble innledet en periode som var preget av rask ekspansjon i den norske handelsflåten. I 1776 var flåten på 546 skip på 24 304 kommerselester, men ble fordoblet i løpet av krigen og kom opp i 844 fartøyer på 46 536 lester i 1783. Ifølge en undersøkelse gjort av Ove Malling i 1781, ble 90 prosent av skipene bygd i Norge i denne perioden. Mykland påpeker at de fortrinn norske redere fikk etablert i denne perioden med sin eksport, ble brakt videre i tiårene som fulgte.¹⁰⁵

Utviklingen i norsk skipsfart skulle også forme veksten i Herlofsens handelshus. I begynnelsen av Den nordamerikanske uavhengighetskrigen hadde Herlofsen et ganske beskjedent utgangspunkt som reder, da han bare eide ett skip da krigen brøt ut. Men da krigen hadde vart i sju år eide han sju store skip, noe som utgjorde en sjuendepart av den samlede skipstonnasje i Arendal.¹⁰⁶ Verdien av hans parter i skipene utgjorde ifølge Diesen 40- 50 000 riksdaler.¹⁰⁷ At Herlofsen bygde mange skip i denne perioden, var noe som var typisk for hele kjøpmanns- og redermiljøet i Arendal. Aanby påpeker at det for eksempel ble bygd 34 skip i byen 1781- 1784.¹⁰⁸ Sætra innvender at oppgangen i byggevirksomhet nok var sterkt betinget av at den foregikk under krigsår, da skipsbyggingen i Arendal var halvert ett år etter Den nordamerikanske uavhengighetskrigen endte.¹⁰⁹

Hvis en skal granske Herlofsens handelsforbindelser under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen, er det i tillegg til trelasthandel i Europa, mulig å finne flere sterke

forbindelser til Nord-Amerika og Karibia. Ved å ta utgangspunkt i enkelte nøkkelhendelser som er nevnt i sekundærlitteratur, vil en kunne ha et nyttig ståsted for å bygge opp mer dokumentasjon om hendelsene, basert på arkivmateriale.¹¹⁰

Et viktig utgangspunkt kan være at Diesen nevner at Herlofsen oppholdt seg i Philadelphia i 1750.¹¹¹ At etatsråd Peter von Hemert var en medinvestor under byggingen av «Prinz Fredrick», kan være en viktig ledetråd til hvilke forbindelser Herlofsen hadde til Dansk Vestindia. Det skyldes at von Hemert, som var en nær samarbeidspartner til Herlofsen, på slutten av 1700-tallet ble regnet som Københavns nest største vestindiske reder.¹¹²

En annen forbindelse til Amerika var at Hans Herlofsen og hans bror Stian mottok privilegium som tobakkshandlere i 1778. Tobakken de solgte ble fraktet på Herlofsens skip, og de kjøpte den fra hollendere og engelskmenn. Sistnevnte var i realiteten amerikanere da tobakken ble produsert i kolonien Virginia (delstat i dagens USA). Brødrene etablerte et eget tobakkspinneri i Arendal, ledet av fagfolk. Ifølge Diesen anskaffet Herlofsen seg i 1794 maskiner til spinneriet og ansatte en spinnerimester fra Christiania. Diesen mener at tobakkshandelen var en hovedartikkel i forretningsvirksomheten til Hans Herlofsen.¹¹³

Sætra gir flere ledetråder til hvordan tobakksimport fra Nord-Amerika var nær knyttet til sukkerimport fra Karibia. Han har som nevnt før, redegjort for skjebnen slaven Adam møtte, da han ble kjøpt av Herlofsen på St. Croix i 1782, som var ett år før frigjøringskrigen endte.¹¹⁴ Sætra nevner at Adam ble brakt til Arendal på et av Herlofsens skip av en viss kaptein Jahnsen.¹¹⁵ I artikkelen slår Sætra fast at skuter fra Arendal var engasjert i transport av råsuksker fra Vestindia til Danmark-Norge. Sætra innvender imidlertid at det nok ikke var utbredt at skuter fra Arendal deltok i slavehandel. I Jahnsens tilfelle ble sukkeret fraktet fra St. Croix til København, og deretter til et sukkerraffineri i Fredrikstad.¹¹⁶ Et mer konkret eksempel på at Herlofsen stod i direkte kontakt med Dansk Vestindia er da han sendte kaptein Knut Nordberg med en last proviant med instruks om å selge enten på Maderia eller de karibiske øyene Granada, St. Eustatius, St. Thomas eller St. Jan.¹¹⁷ Dette er nok et eksempel på at Herlofsen lot sine kapteiner handle på hans vegne etter egen vurdering i møte med markedsforholdene i havnene de kom til.

I Norge var det, etter at handelskompaniene ikke lenger hadde monopol på eksport og import av varer til og fra dansk-norske kolonier, mulig å frakte sukker direkte til Norge fra Dansk Vestindia. I Fredrikstad var det i Herlofsens samtid et raffineri som hadde inngått en avtale med redere som Anders Dedekam i Arendal og kommerseråd Anders Brinck i Kristiansand,

om å frakte sukker fra øya St. Croix i Dansk Vestindia. Både Dedekam og Brinck eide andeler av raffineriet. Det forelå også planer om å etablere et raffineri i Arendal eller et annet sted i Christianssand stiftamt. Men da det ble sendt søknad om dette til Kommersekollegiet i København, ble den avslått. Ifølge Sætra var også Hans Herlofsen en av dem som drev fraktfart på St. Croix.¹¹⁸

4.1 Seilaser til Middelhavet, Nord-Amerika og Karibia 1779-1783

Den nordamerikanske uavhengighetskrigen fikk følger for dansk-norsk skipsfart fordi de norske skipene gikk inn i den amerikanske og vestindiske skipstrafikken, og ble utsatt for risiko og fare, noe som ble kompensert for gjennom konvoifart som Feldebæk har redegjort for. Men i de tilfellene der skipene ikke gikk i konvoi, ble de mer utsatt. Og noen ganger kunne amerikanske kapere slå til mot dansk-norske skip i europeiske farvann. Amerikanske skip begynte til og med å operere som kapere fra norske havner. I ett tilfelle ble to engelske skip, som ble kapret av amerikanere, fratatt dem mens deres priseskip befant seg i Bergen.¹¹⁹ Et annet kjent tilfelle hvor amerikanske kapere opererte langt utenfor sine nærområder, var da briggen «Haabet» på sin jomfrutur på vei fra Cork i Irland til Portugal ble kapret av det amerikanske skipet «The Pilgrim», ført av kaptein Hugh Hill. Skipet tilhørte Arendals-rederen Peder Thomasson og ble bygget av Halvor Thomassen Riber på Pusnes på Tromøya utenfor Arendal. Det kaprede skipet skulle egentlig bli solgt som prise i Salem, i Massachusetts i USA. Men på grunn av manglende forsyninger ble skipet ført til den franske karibiske kolonien Martinique hvor det skulle selges som prise. På øya måtte både mannskapet og kaptein for «Haabet», Ole Hielm, holde ut mange prøvelser. Hielm måtte forhandle lenge med William Bingham, som var agent for USA på øygruppen, om få anerkjennelse som et skip med en nøytral last, få reparasjoner og bli gitt muligheten til å vende tilbake til Norge. Bingham ga omsider etter på alle punkter. Skipet dro da fra Martinique til St. Croix, hvor kapteinen fikk bot fordi han ikke hadde latinsk sjøpass, og dro videre til den nederlandske koloniøya St. Eustatius før det vendte tilbake til Arendal ved juletider i 1779. William Bingham skulle senere bli en av USAs rikeste menn. Han ble helt til sin død rettslig forfulgt på grunn av sin avgjørelse om å la «Haabet» få fri passasje, noe som senere har blitt en viktig referansesak i amerikansk rettshistorie.¹²⁰

Det foreligger ingen dokumentasjon på at noen av Herlofsens skip og kapteiner har havnet i liknende situasjoner som skipet og mannskapet på «Haabet». Men det er mulig å avdekke hvor Herlofsens skip seilte under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen gjennom dokumenter fra Rigsarkivet i København. For å kunne sende skipene til Karibia eller Middelhavet, måtte Herlofsen søke Kommercekollegiet i København om hva som betegnes som et algeriske sjøpass.¹²¹ Historikerne Gustav Sætra og Stein Tveite har gjort funn som viser at det mellom 1778 og 1783 ble utstedt 2888 pass til norske redere.¹²² Blant dem som mottok et slikt pass var Hans Herlofsen, hans sønn Stian og redere de samarbeidet med, som Joachim Ebbel og Søren Dedekam.

Når det gjelder Hans Herlofsen, mottok han sjøpass for skipene «Neptuni Galleij»/ «Neptuni Galley», «Prints Friderich», og «la Favorit» / «Favoriten». Sammen med Søren Dedekam mottok han ett sjøpass for skipet «Ebenezzer», mens han mottok ett sjøpass for skipet Neptuni Galleij sammen med Joachim Ebbel. Skipene er oppført med Arendal som avgangshavn med Madeira, Middelhavet, Karibia («Vestindia») og St. Croix som destinasjon.

Hans Herlofsens bror Stian Herlofsen (1727-1795), er også registrert som mottaker av sjøpass for skipene «Patentia», «Margretha Jacoba», «Resolutionen» og «Herlofshaab». Skipene er oppført med Arendal som avgangshavn med Portsmouth, Portugal, Middelhavet som destinasjon.

Skipet «Patientia» ble bygget på Skilsøy utenfor Arendal 1777-1778. Dette skipet eide Stian Herlofsen med tre niendelsparter. De andre eierne var Ellef Hanssøn og Christian Bloch i København. Stian Herlofsen eide halvparten av briggen «Margrethe Jacoba», mens den andre halvparten var eid av Catharina Meincke Lysholm. Stian og sønnen Herlof eide sammen brigantinen «Herlofs Haab», som ble bygd i 1783.



Malerier av brødrene Hans Herlofsen (t.v) og Stian Herlofsen (t.h.). Kilde: «Pusnes», av Anne Tone Aanby, Aust-Agder Arv 2010.

Tabelloversikt 3 og 4 viser at brødrene Stian og Herlof begge arbeidet aktivt med transport av varer som ble fraktet over Nord-Atlanterhavet under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen.

Tabell 3: Algeriske sjøpass utstedt til Hans Herlofsen 1779-1783.

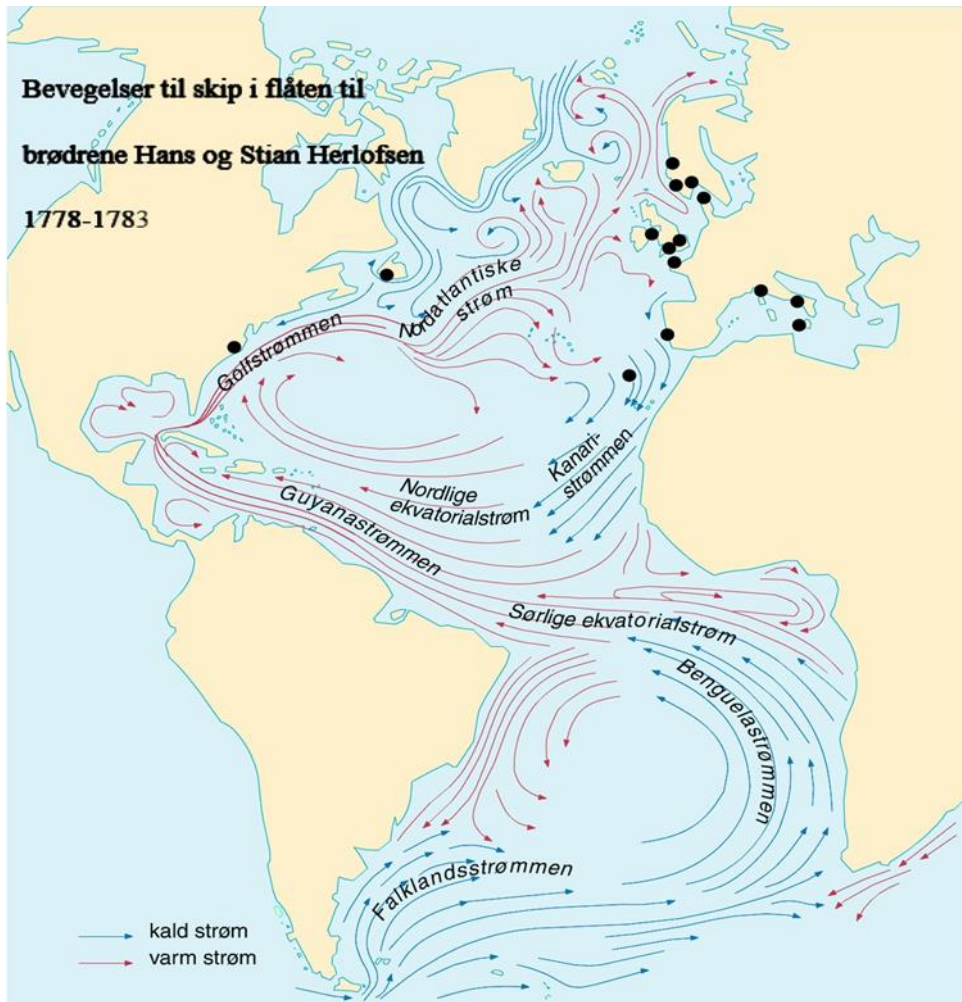
Skipsnavn	Reder (e)	Passmottaker	Skipper(e)	Avreishavn/år	Destinasjon/år
«Neptuni Galleij» /«Neptuni Galley»	Hans Herlofsen og Joachim Ebbel	Etatsråd Peter van Hemert, Hans Herlofsen	Christen Andersen	Arendal 1779, 1780 1781, 1782 Passnr: 297/26, 297/64 297/194, 297/197 229/474, 299/709 299/718	Middelhavet
«Prints Friderich»	Hans Herlofsen	«Mag Aalborg» «Mag Kra»	Jacob Larsen	Arendal 1779, 1780 Passnr.: 297/177, 297/198	Middelhavet

				297/194	
«Favoriten»/ «Le favorit»	Hans Herlofsen	Megler Jørgensen Peter van Hemert	Knud Nordberg Mads Nielsen	Arendal 1780, 1783 Passnr. 297/49, 297/374 299/102	Vestindia Maderia St. Croix
«Ebenezzer»	Søren Dedekam og Hans Herlofsen	Søren Dedekam og Hans Herlofsen	Christen Pedersen	Arendal 1780 Passnr.: 297/35	Madeira

Tabell 4: Algeriske sjøpass utstedt til Hans Herlofsens bror, Stian Herlofsen, 1778-1784.

Skipsnavn	Reder (e)	Passmottaker	Skipper (e)	Avreise/år	Destinasjo/år
«Patientia», tremaster 152 kommerselester	Stian Herlofsen	«Sta Schouboe» Bergen	Jacob Bowman Herlofsen	Arendal 1778 Passnr.: 297/83, 297/204	Middelhavet
«Margretha Jacoba», brigg 79 ½ kommerselester	Stian Herlofsen, med flere	«Mag Trh»	Herlof Herlofsen	Arendal 1781 Passnr.: 297/83	Middelhavet
«Resolutionen» 122 ½ kommerselester	Stian Herlofsen	«Mag. Arendal»	Mouritz Didtrichsen	Arendal 1782 Passnr.: 299/718, 299/783	Portsmouth Portugal Middelhavet
«Herlofs Haab», brigantin 77 kommerselester	Stian Herlofsen	Ukjent person	Herlof Herlofsen	Arendal 1783 Passnr: 299/423	Middelhavet

4.2 Bruk av algeriske sjøpass



På basis av dokumenter fra Kommerciekollegiet i Rigsarkivet i København kan en dermed danne seg et bilde av hvilke nettverk som Hans Herlofsen og Stian Herlofsen var knyttet til når det gjaldt å muliggjøre langfart utenfor Europa. Sætra og Tveite har angitt at under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen var 111 av 2888 sjøpass ubrukte. For å finne et svar på hvilke av skipene som brukte passene Herlofsen-brødrene fikk innvilget under krigsperioden er det mulig å gjøre et søk på kapteiner og skip som er nevnt i tabell fem og seks om algeriske sjøpass, i nettdatabasen Navigocorpus.¹²³

Søk i Navigocorpus viser hvilke av Herlofsens skip som gjorde seilaser i krigsperioden sør for Kapp Finsterre, noe som innebærer bruk av sjøpass. Resultatet fra søket viser at det er kun noen få av Herlofsens skip som ikke brukte sitt sjøpass i bestemte år. Skipet «Favoriten»

brukte ikke sitt algeriske sjøpass i 1780. Det gjorde heller ikke skipet «Ebenezzer» samme året. Ett av skipene, «Herlofs Haab», beveget seg heller ikke ut av Arendal havn, selv om det hadde Middelhavet som destinasjon.

Men de aller fleste av skipene som var i flåten til Hans og Stian Herlofsen dro ut på langfart det året de ble innvilget fritt leide gjennom et algerisk sjøpass.¹²⁴ Skipet «Neptuni Galley» er et eksempel på et skip som dro på flere seilaser til sin først oppsatte destinasjon, som var Middelhavet. Skipet seilte til Napoli, Palermo og Trapani i Italia, og det seilte også tvers over Atlanterhavet til New Foundland i dagens Canada.

Et annet skip i Hans Herlofsens flåte, «Prints Friderich», som hadde Middelhavet som destinasjon, brukte passet da det er registrert med en seilas sør for Kapp Finisterre, i Nordvest-Spania, men det angis ikke i navigocorpus hvor det dro. Når det gjelder skipet «Favoriten», registreres det at kapteinen er ukjent, og det kan neppe være en av de først oppførte kapteinene Knud Nordberg og Mads Nielsen. Men det er likevel klart at skipet har brukt sjøpasset på seilaser til Maderia og Lisboa i Portugal.

Stian Herlofsens skip «Patientia» er registrert med reiser Sør for Kapp Finisterre, uten at det er spesifisert hvor i nettdatabasen. Det samme gjelder skipet «Margaretha Jacoba». De to skipene hadde Middelhavet som destinasjon. Når det gjelder skipet «Resolutionen» har det brukt sitt sjøpass til å nå destinasjoner som Portsmouth og Guernsey i den britiske kanalen, Setúbal og Lisboa i Portugal og havner i Amerika. Skipet hadde opprinnelig Portsmouth, Portugal og Middelhavet som destinasjon.

Gjennom navigocorpus går det også frem at kapteinene «Mads Johansøn», «Krøger» og «Oven Jensen» har ført skipet til de enkelte havner. De er tidligere ikke nevnt som kapteinene for skipet i forbindelse med de algeriske sjøpassene som ble innvilget. Når det gjelder skipet «Resolutionen» er ikke Stian Herlofsen registrert som reder i forbindelse med sjøpasset nr. 299/1782, nr. 783. Da er rederen Jens Krøger og skipperen Øven Jensen Krøger. Skipet skulle etter planen følge ruten Guernsey i England – Portugal – Middelhavet. Det er da mulig at en av seilasene med skipet registrert i navigocorpus henviser til et skip med likelydende navn som Stian Herlofsens skip. Det blir henvist til som «Resolution» i sjøpass nr. 299/1784 nr.261. Et annet alternativ er at Stian Herlofsen lånte ut skipet til to utenbys skippere, begge var fra Skarpnes i Øyestad utenfor Arendal.

Men det kan likevel være mer sannsynlig at det kan dreie seg om en utelatelse av rederens navn da et annet sjøpass til skipet «Favoriten», nr. 299, 1783, nr. 102 er blitt utstedt til reder

Mads Nilsen. Hans Herlofsen er kaptein og Peter von Hemert er passmottaker. Hans Herlofsen solgte ikke skipet «Favoriten» før i 1792, og det faktum at hans nevø er oppført som kaptein og hans nære samarbeidspartner i København er passmottaker bør indikere en utelatelse av data.

4.3 Kapteiner som førte Herlofsens skip i den første oppgangsperioden

Blant de som førte Stian Herlofsens skip sør for Kapp Finisterre under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen er det mulige å finne gode beskrivelser av livsløpet og karrieren til de to sønnene som var kaptein på flere av seilasene.

Jacob Bowman Herlofsen (1756-1802) var en av de to sønnene. Han ble ifølge Diesen kaptein og borger i både Arendal og København som 25-åring og førte blant annet skipet «Resolutionen» på vestindiafart, og på en slik reise til Dansk Vestindia møtte han sin kone Agnes Rossum (d.1800). Da faren Stian døde strøk han sitt borgerskap i København og vendte hjem til Arendal der han overtok som havnefogd og ble losoldermann. Han fortsatte i sin fars fotspor som kjøpmann, reder og havnekommissjonær.¹²⁵

En annen av kapteinene som nevnes i oversikten over algeriske sjøpass er Herlof Herlofsen, hvis fulle navn var Herlof Stiansøn Herlofsen (1757-1820). Diesen nevner at han fikk skipperborgerskap i 1781, som var samme år som han overtok kommandoen på farens skip «Margrethe Jacoba». Diesen peker på Herlof Stiansøn Herlofsen måtte gjøre mange seilaser med skipet uten å gå i vinteropplag i Arendal, og at han gjorde mange reiser frem og tilbake mellom havnene Dublin, Setúbal, Trondheim og Barcelona. Herlofsen påpeker at Herlof Stiansøn Herlofsen eide en fjerdepart i skipet «Herlofs Haab» som han etter 1783 førte på to seilaser med trelast til Irland og én tur til Middelhavet hvor han hentet salt som ble fraktet tilbake til Arendal. Våren etter dro han med «Resolutionen» i Middelhavsart. Etterpå dro han med «Herlofs Haab» på en to-års seilas fra København til St. Croix og tilbake med en last med sukker. Etterpå seilte han fra København til Riga hvor han hentet trelast som skulle selges i Brest i Frankrike og i Cadiz i Spania. Etterpå gjorde han tre seilaser til Galicia i Spania og til Ostende i Belgia hvor han fraktet salt tilbake. Da faren Stian Herlofsen døde sluttet han å seile og ble reder. Han hadde eierandeler i skip som «Eynar Tambarskjelve» og «Patrioten», og eide flere eiendommer i Kolbjørnsvik i Arendal hvor han drev korn- og krambodhandel, rederi og skipsverft.¹²⁶

Kapteinen Mouritz Didtrichsen finnes det ikke informasjon om verken i folketelling fra 1801 eller i Borgerrulle for Kristiansand 1641-1820. Men det finnes en registrering av en Øven Jensen («Oven Jensen») fra Landvik Sogn, født i 1717 i folketelling fra 1801.¹²⁷ Hans Herlofsen har for øvrig sendt seks brev i 1787 til en som heter Mauritz Diderichsen. I Gunnar Moldens artikkel om kapingen av skipet «Haabet» i 1778 blir det også henvist til at styrmannen på dette skipet var en som het Mouritz Diderichsen. Han ble under kapingen utenfor Portugal beordret over til kaperfartøyet «The Pilgrim» hvor han måtte forklare seg og vise frem skipsdokumentene.¹²⁸

En viss «Mourits/Mourits Dietrichsen» gjorde dessuten en seilas med et fartøy på 34 lester fra Norge til St. Petersburg i Russland i 1786¹²⁹ og en annen seilas med et fartøy på 53 lester samme året fra Arendal til København.¹³⁰ Mads Johansen er oppført med åtte seilaser med skip i ulike størrelser som har seilt til og fra havner som Drammen, Hamburg, London og et utvalg irske og engelske havner i årene 1786 og 1794.¹³¹

Men når det gjelder kaptein Jens Krøger (1723-1809) er det registrert en person med dette navnet i Folketelling fra 1801 Øyestad Prestegjeld. Han var bonde og skipsreder, gift første gang med Jensenette Ellingsdatter (født 1765).¹³² Hans fødested er Skarpnæsholmen.¹³³ Krøger giftet seg andre gang med Anne Torsdatter (f. 1740).¹³⁴

Krøger er ellers i registeret omtalt som kaptein for skipet «Resolution» på 96 ½ lester som gjorde tre seilaser fra Amsterdam i Nederland til ukjente havner i 1794. Dette skipet bærer samme navn som det som var i Stian Herlofsens flåte, som er henvist til i tabell 4 over skip som ble innvilget algeriske sjøpass. I 1794 gjorde skipet, som er registrert med 144 lester, også tre seilaser fra ukjente havner til en ukjent havn i provinsen Holland i Nederland.

Han har ellers i 1786 ledet to seilaser med et ukjent skip på 164 lester fra Cherbourg-Octeville i Frankrike til ukjente havner. Samme året førte han et ukjent skip på 164 lester fra en ukjent havn til Larvik og til en ukjent havn i Skottland. I 1794 førte han i tillegg et ukjent skip på 105 kommerselaster og 164 trelastleser fra Arendal til en ukjent havn, og en annen gang fra ukjent havn til en annen i Frankrike.¹³⁵

Til sammen ledet han da tre seilaser på andre skip enn de som var i Hans Herlofsens flåte i 1786, og gjorde det samme to ganger i 1794. I 1794 ledet han også seks seilaser med et navngitt skip som ikke var i flåten til Herlofsen.

Når det gjelder kapteiner på Hans Herlofsens skip som er omtalt i Navigocorpus finnes det sparsomt med opplysninger. Kapteinen for «Neptuni Galley», var nevnt i databasen som Christen Andersen. En med samme navn mottok to brev i 1786 og tre brev i 1787 fra Hans Herlofsen. Det mulig å finne henvisninger til en som heter Christen Andersen Møller, født i 1754, i Ministerialbok for Kristiansand prestegjeld 1734-1793.¹³⁶ En med samme navn er omtalt i Borgerrulle for Kristiansand 1641-1820 i desember 1754, som er skipper. Det er da uklart hvilke av disse personene som kan identifiseres den som var kaptein på Hans Herlofsens skip. Det kan være Christen Møller enten var i tjueårene da han var kaptein på Hans Herlofsens skip, eller flere tiår før. I databasens «historiske toll- og anløpslister» er Christen Andersen Møller oppført som en som har gjennomført seilaser i 1756 fra Kristiansand, Thisted og Amsterdam.¹³⁷ Under navnet Christen Andersen finnes en som har gjennomført sju seilaser i 1786 fra og til København og England med skip registrert i Arendal og Nedenes Len.¹³⁸

En annen av Hans Herlofsens kapteiner det er mulig å finne noe dokumentasjon om, er Jacob Larsen. Han kan være den som blir henvist til som Jacob Larsen Wolf i «Borgerrulle for Kristiansand 1641-1820» 13. februar 1783. Der er han oppført som skipper, og bortreist i året 1808. I folketelling 1801 for Tønsberg prestegjeld er det oppført en skipper som heter Jacob Larsen, født i 1751 og gift med Ingeborg Christiansdatter (f.1764).¹³⁹ En kaptein som heter Jacob Larsen har for øvrig i 1786 gjennomført seks seilaser fra og til engelske havner og Arendal.¹⁴⁰

4.4 Kaptein Lars Dahl

Oversikten over algeriske sjøpass kan gi verdifulle opplysninger om Hans og Stian Herlofsens skip og hvilke kapteiner som førte dem i den første krigsperioden. Men dokumentasjonen Sætras og Tveite har innhentet om sjøpass kan også gi innsikt i hvordan de arbeidet nært med kapteiner som Herlofsen skulle ansette i perioden etterpå til å føre skip sør for kapp Finisterre. En viktig skikkelse i en slik sammenheng var Lars Dahl (1760-1816), også omtalt som Lars Olsen Dahl. Dokumentasjonen som foreligger om Dahls karriere kan gi videre innsyn i enkelte deler av nettverkene Herlofsen var knyttet til.



Maleri av Lars Dahl. Kilde: Dahll, Olav O, Dahll, George og Dahll, Peter F. (1959). *Opptegnelser om slekten Dahll*. Naper, Kragerø.

Etter den første krigsperioden skulle Lars Dahl selv bli en nær samarbeidspartner med Hans Herlofsen. På en slik måte er han en overgangsfigur i historien om Hans Herlofsens handelshus.

Dahl ble født på uthavnen Merdø, like utenfor Arendal. Han hadde fire søsken, og hans far, Ole Larsøn Dahll, var etterkommer av en odelsslekt på Songe utenfor Arendal, som ifølge Diesen hadde han vært kaptein på skipet «Cron Prindz Christian», som han eide sammen med andre. Registreringer i nettdatabasen navigocorpus jeg har ført opp i tabell 7 (se appendiks) viser at han gjorde flere seilaser med skipet til Portugal i 1755 og 1756, som var under Sjuårskrigen (1754-1763). Tabell 8 (se appendiks) viser at slike seilaser skulle hans sønn Lars også gjøre noen tiår senere. Konen til Larssøn Dahll var Mette Herlofsdatter (1731-1769), søster til Hans Herlofsen. Lars og moren bodde på Merdøgaard helt til faren døde i 1765. Moren giftet seg deretter med skipper Syver Thorsen.¹⁴¹ Diesen nevner for øvrig at Thorsen overtok som skipper på skipet Cron Prindz Christian, et skip som Hans Herlofsen senere kjøpte andeler av.¹⁴²

Stefaren til Dahl giftet seg i 1773 med Charlotte Fredericka Steen, søster av Hans Herlofsens kone.¹⁴³ Da dette skjedde flyttet Dahl inn i huset til stemorens bror, Stian Herlofsen, som var

bosatt i Kolbjørnsvik ved Arendal. Allerede på et tidlig stadium var da Dahl tett forbundet med Hans Herlofsen.¹⁴⁴

Hva Dahl foretok seg for Herlofsen eller andre redere under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen er mindre kjent. Men granskningen til Sætra og Tveite gir flere indikasjoner. Deres dokumentasjon viser at allerede som 18-åring, i 1778, var Lars Dahl kaptein for skipet «Hazard» på 41 kommerselester, tilhørende Kristiansand-rederen Daniel Isaachsen. Skipet kunne bruke algerisk sjøpass og hadde Middelhavet som destinasjon. Dahl var også kaptein for Isaachsens skip «Adjutor» på 88 $\frac{3}{4}$ kommerselester som ble innvilget pass i 1779 og 1780, med Middelhavet som destinasjon. En tredje reise for skipet ble dessuten innvilget, med sjøpass i 1781, med Vestindia som destinasjon. I 1782 oppgis Altona til St Thomas eller St Croix som destinasjon for skipet. Dahl fikk da verdifull erfaring ved å jobbe for en reder fra Agder som var langt fremme når det gjaldt transatlantisk handel. Isaachsen var en av Kristiansands største redere og eksportører og eide to tobaksspinnerier som ble forsynt med tobakk han importerte fra Nord-Amerika.¹⁴⁵

I 1783 er Dahl oppført som kaptein for et nytt skip tilhørende Daniel Isaachsen kalt «Nordmanden». Året etter, i 1784, da Den nordamerikanske uavhengighetskrigen er over, er han igjen kaptein for «Adjutor», hvor det oppgis at skipet har Middelhavet som destinasjon. I nettdatabasen Navigocorpus er det også registrert at han samme året var kaptein for Herlofsens skip «Neptuni Galley», og at han var også kaptein for skipet året etter. På grunn av sin innsats som kaptein fikk han også en attest av Herlofsen i 1786. Der konkluderte Herlofsen med at han enda var ung og uerfaren i forretningslivet, men en god sjømann og blant «den dueligste jeg blant 7 à 8 skippere har».¹⁴⁶

Ifølge databasen gjorde skipet seilaser i 1785 til Sligo på nordvestkysten av Irland og til Sétubal, sør for Lisboa i Portugal.¹⁴⁷ 1785 ankom han Molde med skipet for å ta inn trelast. Der skulle han bli resten av livet. Diesen nevner at han i Molde ble kjøpmann, skipsreder og sjef for byens borgerkorps.¹⁴⁸ Et par år etter at han ankom byen, i 1787, kjøpte han brigantinen «Patriotens Haab» på 33 $\frac{1}{2}$ kommerselester, bygget i Arendal i 1783. Medeier var Claus Lund Stephensen. Skipet gikk i fart mellom Molde og Irland i flere år. I nettdatabasen Navigocorpus er skipet registrert under navnet «Patriotes» og «Patriotens Haab» med Lars Dahl som kaptein, da det 7. september 1787 seilte utenfor Lorient og Le Croisic, på vestkysten av Frankrike, med Molde som hjemhavn. 1788 vendte skipet tilbake til Danmark-Norge for så samme året dra sør for Kapp Finisterre igjen. Deretter er et tre nye oppføringer i Navigocorpus som viser at skipet satte kursen til Trondheim.¹⁴⁹

Dahl kjøpte senere briggen «Ebenezer», bygget i Arendal i 1792. Dette hadde tidligere hatt navnet «Neptunus» og var da et annet skip enn det Herlofsen hadde eierandeler i, som er oppført under skip som ble innvilget sjøpass. Dahl brukte blant annet skipet til å frakte tobakksblader fra Cuba til Nord-Amerika i 1796. Skipet forliste i 1800.¹⁵⁰ Under Den franske revolusjonskrigen var Lars Dahl ifølge Navigocorpus kaptein for skipet i årene 1794 og 1796, og databasen viser også at det gjorde en seilas før for Kapp Finisterre.

Hvilken status Dahl oppnådde blant borgerskapet i Molde, gjenspeiler seg også i hvem han giftet seg med. Hans første kone var Maren Margrethe Bastiansdatter Friis (1763-1803). Hun fikk han seks barn med. Hun døde før han ankom Molde. Hans andre kone, som han giftet seg med i 1810, var Hendricha Lysholm Willer (1778-1830), de fikk tre barn sammen. De to konene kom begge fra familier med høy sosial status i henholdsvis Møre og Romsdal og Trøndelag.¹⁵¹ Datteren til Lars Dahl, Mathea Herlofine Dahl (1792-1864), og hans søster Anne Dahl (1756-1807) giftet seg med barnebarnet til og sønnen av Hans Herlofsens bror, Stian Herlofsen. De to var Herlof Herlofsen (1789-1826) og Herlof Stiansen Herlofsen (1757-1820).¹⁵² Da Hans Herlofsen var hans onkel, og hans egen slekt ble videre giftet inn i den andre onkelens slekt, dannet Lars Dahl en egen sidegren av Herlofsens familie på Vestlandet. Han utgjorde en viktig base for Herlofsen for å kunne gjøre forretninger på vestover.

4.5 Nettverk som muliggjorde seilaser i den første oppgangsperioden

I oversikten over hvem som mottok de algeriske sjøpassene finner jeg flere med forholdsvis vage signaturer. Passet til Hans Herlofsens «Prints Friderich» ble mottatt av «Mag Aalborg» og «Mag Kra».

Passmottaker for Stian Herlofsens skip kan i noen tilfeller være tilsvarende uklare. Passet til skipet «Margretha Jacoba» omtales som «Mag Trh» og passet til «Resolutionen» ble mottatt av «Mag. Arendal».

Til tross for at det er nærmest nær gjetning å avklare hvem enkelte av passmottakerne var vil jeg likevel peke på enkelte forklaringer som kan være sannsynlige. Der hvor forkortningen «Mag» er oppført vil det være rimelig å gå utfra at det henviser til hva som i Danmark-Norge ble kalt en magistrat. Magistratsstyret ble innført første gang i København i fra 1661.

Borgermestere og rådmenn i byene og kongelige embetsmenn ble omfattet av betegnelsen byens magistrat. I mindre byer var det gjerne byfogden som fikk denne betegnelsen. Embetet

ble opphevet i 1922. Magistratens oppgaver ble da overført til en kommunalt ansatt borgermester og andre embetsmenn, som byfogd og politimester.

Hvis en tar utgangspunkt i at det er oppført forkortninger for bynavn etter forkortningen for magister kan det dermed ha vært magistrater i byene Arendal, Aalborg, Kragerø og Trondheim som mottok passene til Herlofsen-brødrenes skip. Det finnes imidlertid et par passmottakere som kan identifiseres.

Mottaker av passet til skipet «Patentia» omtales som en viss «Sta Schouboe» fra Bergen. Dette var Christian de Schouboe, stiftamtman i Bergen 1774-1789. Når det gjelder passmottakeren til skipet «Favouriten», som er oppført som «Megler Jørgensen» finnes det enkelt henvisning til en megler i København som heter Jens Jørgensen som nevnes i et brev til kjøpmannen Tybring 27. mai 1789. Han blir også nevnt i en «personlig melding» datert 12. april 1791 der han nevnes han i sammenheng med en annen kalt «megler Winther».

I tabell over innvilgede sjøpass finner vi Joachim Ebbell (1752- 1804) som medreder for skipet «Neptuni Galley». Han er oppført i Hans Herlofsens kontobøker i regnskapene 1761-1781 og 1777-1802. Skipet «Neptuny Gallej» er oppført som en utgiftspost under Ebbell i 1779 fra 16. januar til 15. juli, 10. februar 1781, og 1. juni og 31. desember 1782, samt 31. desember 1783. Noen år etter krigen dukker han opp igjen i kontobøkene der «Neptuny Gallej» er nevnt i regnskapene for 1785.

Joachim Ebbell var sønn av toller i Arendal, Augustinus Ebbel (1721–1795) og Elisabeth Smith (1724–1758). Ebbell ble gift første gang med Abigael Marie Geelmeyden (1754–1786), født i Fjære. Hun var datter av kjøpmann i Grimstad Jacob von der Wiide Geelmeyden og Anne Anckermann. Joachim Ebbell ble i 1791 gift for andre gang med Anne Christine Oppen (1772–1800), datter av løytnant Tollef Oppen og Kirsti Johansdatter Bjølsæth. I 1787 ble han generalskipsmåler i Akershus stift. Han var tollassistent i Arendal en tid, og ble så tollkasserer der i 1793, et embete han hadde til sin død.¹⁵³

I folketellingen fra 1801 er han registrert som enkemann etter andre ekteskap og tollkasserer, bosatt i fjerde rode i Arendal. Sju sønner og ei datter bodde sammen med ham.¹⁵⁴

En annen som er oppført som medreder i den overnevnte tabellen er en som omtalt som Søren Dedekam og Søren Andersen Dedekam. Ifølge Frithjof Foss levde det en person i Arendal på 1700-tallet med samme navnet som kjøpte en tollbod i Arendal i 1783.¹⁵⁵ Denne personen hadde en kone som het Antoinette Holders og en datter som het Jacobine Dedekam, som giftet

seg med Anders Dedekam Fürst.¹⁵⁶ Han var sønn av Arendals-kjøpmannen Anders Dedekam og Cathrine Elisabeth Dedekam.¹⁵⁷

Hvis en ser seilasene 1779-1783 under ett, har Hans Herlofsen samarbeidet med flere redere og offentlige embetsmenn som har muliggjort seilasene. Tabell 3 viser mer spesifikt at Herlofsen fremstår som en ganske uavhengig reder. Av 10 sjøpass innvilget fra 1779 til 1782 er han registrert som eneste reder på skipene som dro på langfart, med bare et par sjøpass der han oppført som medreder (Ebbell i 1779 og Dedekam i 1780).

Vi finner ellers en ganske sammensatt gruppe når det gjelder hvem som var mottaker av sjøpass. Peter von Hemert mottok tre, Hans Herlofsen mottok selv tre av dem og magisteren i Arendal og Aalborg mottok ett sjøpass hver og «megler Jørgensen» mottok ett, mens i ett annet tilfelle er mottakeren ukjent. Denne gruppa av passmottakere kan indikere at skipene som dro på langfart i mange tilfeller dro innom København først, men også at en like høy andel dro direkte ut fra Arendal.

Havnene som skipene til Herlofsen dro på langfart til, og som krevde kjøp av sjøpass, var Napoli, Newfoundland, Palermo, Trapani, Maderia og Lisboa. Totalt finnes det 27 oppføringer i Navigocorpus (se tabell 5 i appendiks) som knytter Herlofsens skip til disse havnene. 20 av oppføringene gjelder skipet "Neptun Galley" som fire ganger passerte Kapp Finisterre. Fire av oppføringene gjelder skipet "Printz Friderich" som har dratt én gang sør for Kapp Finisterre, og tre av oppføringene gjelder skipet "Favoriten" som har gjort to seilaser til to havner sør for Kapp Finisterre. Det er da mulig å dokumentere at tre av Herlofsens skip har dratt på rundseilas fra Arendal og tilbake seks ganger sør for Kapp Finisterre, med stopp i ulike havner underveis, i løpet av Den nordamerikanske uavhengighetskrigen.

Stian Herlofsen fremstår i tabell 4 i likhet med broren som en reder som i høy grad er uavhengig av andre. Av fire pass som er utstedt fra 1778 til 1783 er det bare én gang han er registrert som medreder, og det gjelder skipet «Margretha Jacoba». Da henvises det til at Stian Herlofsen er reder for skipet «med flere» i 1781. Når det gjelder passmottakere er disse fordelt over tre byer: Bergen, Trondheim og Arendal, noe som kan tyde på at skipene dro innom mange havner i både Vest- og Midt-Norge før de dro videre på langfart.

Stians Herlofsens skip har fra 1778 til 1783 ikke vært innom like mange havner som brorens skip. Seilaser med Stians skip gikk til Setúbal, Livorno og Amerika. Det er ikke anført om det er Nord- eller Sør-Amerika. I Navigocorpus (se tabell 6 i appendiks) finner vi 23 oppføringer på Stian Herlofsens skip. Skipene "Patientia" og "Margretha Jacoba" har hatt en seilas én

gang sør for Kapp Finisterre mens "Resolutionen" har tatt to seilaser sør for Kapp Finisterre, før det gjorde vendereise til Arendal og etter det én gang til sør for Kapp Finisterre. Skipet brukte da sjøpasset tre ganger.

Det er mulig å dokumentere at Stian Herlofsens skip gjorde fem seilaser, med stopp i ulike havner underveis, sør for Kapp Finisterre under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen. Hvis en legger sammen seilasene til skipene tilhørende begge brødrene utgjør det 11 seilaser i denne perioden.

For perioden 1779-1783 finnes ingen omfattende dokumentasjon som gjør det mulig å kartlegge hvem som finansierte seilaser til skip i flåten til brødrene Hans Herlofsen og Stian Herlofsen. På basis av den foreliggende dokumentasjonen er det mulig å konkludere med at de to denne perioden var relativt uavhengige redere. Likevel var de avhengig av en rekke offentlige embetsmenn for å få innvilget algeriske sjøpass, og for å gjennomføre seilaser sør for kapp Finisterre.

4.6 Herlofsens nettverk i Middelhavet, Nord-Atlanterhavet og Karibia i mellomperioden

Herlofsens forretningsarkiv omfatter brev han sendte fra 1785-1801. Det er vanskelig i noen omfattende grad å rekonstruere hva slags nettverk Herlofsen støttet seg til den første krigsperioden på basis av brevsamlingen. Men en kan få innsikt mulige nettverksstrukturer, i hvert fall for mellomperioden, ved å granske brev som ble sendt ut i den første delen av den etterfølgende perioden.

Samarbeidspartnerne i denne perioden står relativt nær Herlofsen og han kan ha fortsatt samarbeidet med dem etter den første krigsperioden når det gjelder handel med havner sør for Kapp Finisterre. Det er også mulig at nettverk som befant seg innenfor dette området ikke endret seg nevneverdig fra første og andre periode.

I en slik sammenheng kan jeg åpne opp for en videre forståelse av hvilket kontaktnettverk som Herlofsen kan ha støttet seg til da han skulle vurdere hvor mange skip han ønsket å sende ut med algeriske sjøpass. En sterk indikasjon på hvilken interesse Hans Herlofsen hadde av å få kunnskap om forhold på den andre siden av Atlanterhavet får vi i et brev til magnaten Peder Anker 30. august 1786. Der ber han Anker sende ham tips om pålitelige handelshus han kan samarbeide med i Charlestown i den daværende britiske kolonien South Carolina. I brevet

nevner også Herlofsen at det kan være aktuelt for ham å sende et skip lastet med salt på en passende tid av året.

I kopiutdrag fra kjøpmannsbøkene for 1785 finnes det flere ledetråder til hvor Herlofsens flåte kan ha operert utenfor Europa. I et brev til etatsråd Peter van Hemert datert 22. november 1785 ønsker Herlofsen at det skal kreves utbetalinger med vekslere enten Maderia, i Karibia («Westindien») eller København. Kontakten Herlofsen hadde med Dansk Vestindia antydes ved at kaptein Christian Andersen oppfordres i en instruks 13. desember 1785 om å sende mannskaper hjem med «slave baaden». I et brev til kjøpmannen Daniel Isaachsen, Christianssand 24. april 1785, bekrefter Herlofsen at han i likhet med Isaachsen sender skip til Karibia. Herlofsen sørger også for at last fra Dansk Vestindia blir solgt i flere steder Norden. Herlofsen rapporterer 18. oktober 1785 at kapteinen på «Favouriten» har solgt en last med rom fra St. Croix på Færøyene.

Hva som er interessant i en slik sammenheng er at handelsmannen Alex Tower i Aberdeen i et brev fra Herlofsen 25. oktober 1785 blir han varslet om at Mads Nielsen, kaptein på «Favoriten», kan ha ankommet Arendal dagen før brevet ble datert, med en last rom. Den har han kjøpt fra Alex' bror, John Tower på St. Croix. Herlofsen ønsker å vite hvordan lasten med rom skal leveres. Rommen, som vil bli videreimportert fra Færøyene til Skottland, er av amerikansk opprinnelse. Herlofsen klager over smaken, som er vel sterk. Herlofsen ber om at kapteinen blir betalt for lasten kontant, ikke i skotske vekslere, med mindre de kan betale med vekslere fra et anerkjent handelshus i London.

I et brev datert 27. november 1785 til John Tower får vi vite at Herlofsen har mottatt regning for lasten med rom, som består av 20 tønner (puncheons), men at han dessverre ikke har fått sendt en prøve til broren i Skottland, da flaskene lekker. Men han avventer svar fra broren, sier han, og vil løse saken til det beste for brødrene. Den 30. februar mottar John Tower et nytt brev der det nevnes at han fremdeles ikke har mottatt et brev fra broren om hvordan lasten med rom skal leveres. Først 26. april 1786 får han vite i et brev til Alex Tower at en last på 2104 gallons med rom er levert til Skottland.

Måten varer ble fraktet på, og kvaliteten på varene som er om bord i Herlofsens skip i transatlantisk fart er spørsmål som dukker opp i senere brev i kjøpmannsbøkene. I et brev til kjøpmannen James Tres på Maderia datert 16. januar 1788 skriver Herlofsen at han har sendt skipet «Favoriten» til Maderia med en last med assortert innhold. Han ber Tres om at returlasten skal bestå av god vin og tappet i flasker som er sikre. Men samtidig varsler han om

at den forrige lasten med vin som ble sendt til Herlofsen via København, «were good for nothing and quite unsalable». Varer fra Dansk Vestindia var heller ikke alltid lett å omsette. I et brev til kjøpmannen H. I. Willhorn 3. mars 1790 skriver Herlofsen: «priisen på alle slags sukker med videre er drevet til Orme-Priser.»

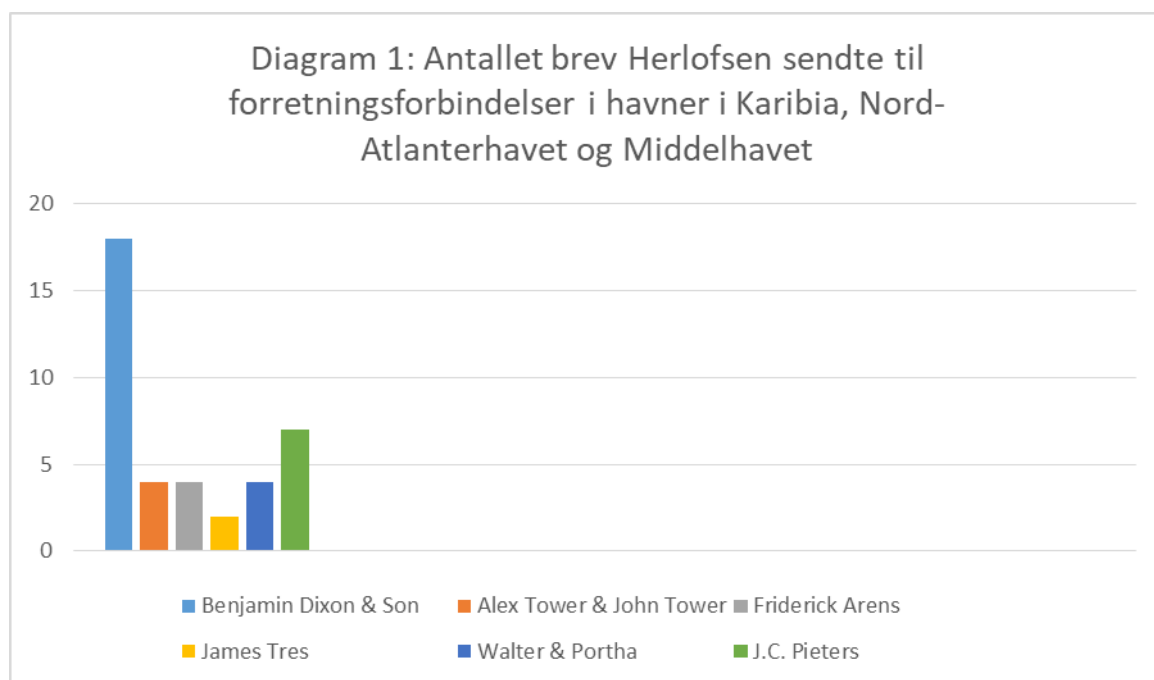
Når vi kommer til året 1786 gir et brev datert 25. januar informasjon om hvem som tjenestegjør som kapteiner i Herlofsens flåte. «Fortuna» føres av Christen Andersen, «Neptuni Gallei» av Lars Dahl og «Justitia» av Jacob Natvig. I et notat fra juli samme år blir listen med skip utvidet med «Kronprins Fredrik», som føres av Aanon Natvig og «Justitia» av Jacob Natvig, «Neptuny Galley» føres fremdeles av Lars Dahl, «Nordstiernen», av Rasmus Holders, «Favouriten» av Mads Nielsen, mens Christen Andersen er kaptein på «Fortuna». «Den Kostbare Steen» nevnes også som en av skipene til Herlofsen.

Gjennom kopibøkene får vi tilgang til små meldinger og notater som antyder hvor skipene til Herlofsen er på vei. I en ordre fra oktober 1786 leser vi at Mads Nielsen er kaptein på «Favouriten», og at han skal kjøpe en last som skal fraktes til Lisboa i Portugal. 5. desember står det i et notat at Jacob Natvig er i Lisboa. En mye mer detaljert ordre ble utstedt 17. oktober til Jacob Natvig på briggen «Justitia» om at han skal sette kurs mot Lisboa i Portugal, og deretter Karibia hvor han skal kjøpe varer, blant annet salt, og deretter dra til South Carolina i Nord-Amerika. Natvig brukte vekslere på kjøp av last i Lisboa og Herlofsen gir beskjed om at utgifter til skipet kan remitteres hos firmaet Weddik & Wendel i Amsterdam. Han ble også bedt om å kjøpe vin og fiken fra Lisboa, samt risengryn, kaffe og tobakk. Varene skulle senere selges i Amsterdam. Dette brevet angir hvilken rundreise skipene til Herlofsen tok, hvor det fulgte Portugal-strømmen og nordavinden ned mot den nordlige ekvatoriale strøm og nordøst-passatvinden opp mot Golfstrømmen og vestvindspassasjen. Dette var en rute som var vanlig å bruke i transatlantiske seilaser for de som førte et skip fra Portugal, over til Karibia, opp til Nord-Amerika og tilbake til Europa.

Også Stian Herlofsens skip blir omtalt i forbindelse med transatlantisk handel sør for Kapp Finisterre flere år etter Den amerikanske uavhengighetskrigen. I et brev sendt 1. mars 1790 til «Ven og ald Verdens høystærede Comandeur» får vi vite at skipet «Providentia» har haverert. I brevet etterlyser Herlofsen rapporter om avlinger på St. Croix og priser på rom og sukker. Han meddeler også at han har sendt kaptein Rasmus Holders til St. Croix, og han begynte reisen 18. november året før. Det er da grunn til å anta at en reise fra Arendal til Dansk Vestindia kunne ta rundt fire måneder.

At Herlofsen viste en interesse for handel på Karibia også sent i karrieren blir bekreftet i et brev til Mr. James Joish & Son på St. Croix 20. januar 1795. Der stadfester han et forretningsforhold som hadde tjent ham godt i lang tid. Der får en vite at kapteiner som Mads Nielsen, Rasmus Holders og Gierulf Bøeg har fraktet varer for Mr. James i mange år. Herlofsen introduserer i brevet kaptein Michael Westergaard, som fører skipet «Den presiøse Steen». Herlofsen avrunder brevet med å fortelle at han har sendt Westergaard til St. Croix på et oppdrag som ikke handler om rene forretninger. Han skal kjøpe en halv pipe med god drikke av Mr. James Irish som er til Herlofsens eget forbruk.¹⁵⁸ Om han liker hva han får tilsendt kan det føre til videre handler, skriver Herlofsen.

I kjøpmannsbøkene finnes også flere brev til handelsmenn sør for Kapp Finisterre. Kjøpmannsbøkene til Hans Herlofsen viser at han hadde flere forretningsforbindelser sør for Kapp Finisterre han holdt jevnlig kontakt med. Tabell 14 (appendiks) viser at fra 1785 til 1786 sendte Herlofsen fire brev til John Tower (St. Croix) og Alex Tower (Aberdeen). De samarbeidet med Herlofsen om transatlantisk eksport av brennevin. Herlofsen sendte fra 1785 til 1795 18 brev til firmaet Benjamin Dixon & Son som frem til 1792 opererte fra St. Croix. De har da mottatt flest brev sammenlignet med andre aktører Herlofsen samarbeidet med sør for Kapp Finisterre. En annen samarbeidspartner på St. Croix med det skandinavisk-lydende navnet Friderick Arens (skrives i Herlofsens brev også som «Arents») mottok fire brev fra 1786 til 1790 fra Hans Herlofsen. James Tres på Maderia mottok tre brev fra Herlofsen i 1788, 1791 og 1795.



Blant kontakter i Sør-Europa sendte Herlofsen sju brev til Joseph Constantinus Pieters i St. Ubes (Setúbal, Portugal) i mellomperioden. Et brev ble sendt til sistnevnte i 1788, da han oppholdt seg på St. Croix. Fire brev ble sendt til firmaet Walter & Portha i Alicante i 1789 og 1790. Enkeltstående brev ble i tillegg sendt til følgende aktører sør for Kapp Finisterre: Stephen Steenberg (Lisboa), James Joish & Son (Maderia) samt Jacob L. Miller og James Supple, begge fra St. Croix. Sett under ett ble brev Herlofsen sendte til mottakere han holdt kontakt med over lengre tid, som befant seg sør for Kapp Finisterre, alle sendt i mellomperioden. Et unntak er et brev til Benjamin Dixon & Son i 1792, men det ble sendt til deres kontor i London. Under den franske revolusjonskrigen sendte i tillegg Herlofsen brev til Commandør Morgenstjerne (St. Croix), «Hage» (St. Croix) og L. Müller (St. Croix), samt et par brev til en viss Poul Larsen i Marseille (30. oktober og 12. desember 1792). Det er usikkert om sistnevnte var en kaptein Herlofsen hyrte inn til enkelt oppdrag.

Årsaken til hvorfor Herlofsen sender få brev direkte til mottakere i sør under Den franske revolusjonskrigen, har jeg ikke funnet en forklaring på. En mulig forklaring kan være at han har delegert denne oppgaven til andre kjøpmenn som stod i direkte kontakt med dem. Men hva som er tilfellet er uansett at Herlofsen fortsatte å sende skip sør for Kapp Finisterre, gjennom både den første og andre krigsperioden, samt mellomperioden.

5.0 Herlofsens nedgangsperiode mellom to kriger

Da USA og Storbritannia undertegnet en fredsavtale i 1783 var marineflåten til Danmark-Norge allerede i ferd med å bli nedbygd. Guldberg mente den sterke flåten hadde vært til skade for Danmark-Norge, og at det hadde vært bortkastet å holde den i høy beredskap for å kunne skape en sterk allianse med Russland.¹⁵⁹

Danmark-Norge vendte også forsvarspolitisk til posisjoner som staten hadde før krigen. Ifølge Feldbæk visste den danske regjeringen, da den inngikk kontrabandekonvensjonen sommeren 1780 med England, at avtalen stred mot russiske interesser både politisk og økonomisk.¹⁶⁰ Det skyldtes, slik han ser det, at Danmark-Norge prioriterte økonomisk hensyn fremfor sikkerhetspolitiske hensyn. Det skjedde ifølge han en vesentlig justering av lovgivingen under høykonjunktorene.

Da freden kom videreførte Danmark-Norge, slik Feldbæk ser det, sine bilaterale forhandlinger med England, som han mener preget Danmarks nøytrale stilling.¹⁶¹ Det var gjennom bilaterale

forhandlinger at Danmark ifølge Feldbæk oppnådde hva han mener er de vesentligste fordelene ved krigen. Disse var kontrabandekonvensjonen av og en formell engelsk anerkjennelse av 1670-traktatens gyldighet også utenfor Europa.¹⁶² En annen viktig konsekvens av Den nordamerikanske uavhengighetskrigen var ifølge Feldbæk at det skjedde en dobling av Danmark-Norges handelsflåte i 1782.¹⁶³

Danmark var under hele krigen tilfreds med britenes stillestående aksept for dansk-norsk politikk. Feldbæk mener den danske regjeringen bare med unntak stod fast på prinsipper og krav overfor England, men hadde heller et mål om å handle i tråd med Englands muligheter til å reagere på hva sistnevnte oppfattet som brudd på inngåtte avtaler.¹⁶⁴

Samfunnsøkonomisk førte den nordamerikanske uavhengighetskrigen til en krise for både Europa og Danmark-Norge da den var over. Spekulasjonen i fraktmarkedet var nådd store høyder og kapteiner som hadde skip i Vestindia fikk i krigens siste fase beskjed om at de stod helt fritt på fraktmarkedet, og det ble gitt mange dispensasjoner for gjeldende lovverk.¹⁶⁵

I 1784, året etter krigen var over, tok Kronprins Frederik over makten i tvillingriket ved et kupp, sammen med A.P. Bernstorff, som i praksis ble regjeringssjef. For å svare på de økonomiske utfordringene som ble skapt i tomrommet etter at krigsperioden var over, ble det opprettet et finanskollegium under ledelse av Ernst Schimmelmann.

En viktig oppgave for den nye regjeringen var at den danske børsen falt og den danske regjeringen måtte gjøre støtteoppkjøp av sårbare selskaper og støtte opp under valutakursene. Regjeringen ville forhindre at selskaper måtte betale kreditorer til ufordelaktige priser. Regjeringen hadde også et mål om å forhindre at selskaper måtte selge av sine varelagre i en tid med fallende priser. Men disse tiltakene gikk også på bekostning av statskassen.

Ifølge historikeren Knut Mykland var det «pengepolitisk kaos» i riket, men han tilføyde at Schimmelmann derfor utarbeidet en finansplan som skulle skape orden i statens finanser og skape en stabil pengekurs. Et viktig tiltak i en slik sammenheng, var inndragning av sedler som var utstedt av Kurantbanken og opprettelse av en Specibank for de to kongerikene. ¾ millioner riksdaler skulle inndras og makuleres hvert år for å komme opp i pari kurs.¹⁶⁶

Etter initiativ fra Finanskollegiet ble det også nedsatt en finanskommisjon i 1787 som skulle finne måter å liberalisere handelen i Danmark-Norge. Den nye regjeringens reformer ble også påvirket av en samarbeidspartner i Herlofsens nettverk. Det skjedde som en konsekvens av arbeidet Ryberg gjorde da han var medlem i ledelsen i Grosserersocietetet og bankkommissær

i Kurantbanken. 1770 bad Struensee-regjeringen han om å utarbeide en vurdering av handelens rammevilkår. Da foreslo han en modernisering av landbruket og en gjeldslettelse for Dansk Vestindia. Begge reformene ble senere gjennomført av den nye regjeringen i 1784, som ble kalt landreformen, som innebar en omorganisering av landbruket i Danmark.¹⁶⁷

Reformen fikk også konsekvenser i Norge etter Lofthus-opprøret, da regjeringen ønsket å komme protester fra bondestanden i møte med opphevelsen av kornmonopolet i 1788. En annen viktig grunn til at monopolet ble opphevet var at undersøkelser gjennomført av Chr. Martfelt noen år før viste at både Danmark og Norge hadde et underskudd på korn, og at import var nødvendig av en slik årsak.¹⁶⁸

Som en konsekvens av at regjeringen satte gikk bort fra merkantilismen, ble tre halvstatlige kompanier oppløst kort tid etter Guldbergs avgang i 1784: Det Vestindiske Compagnie, Det kongelige Danske Østersøiske og Guineiske Handelsselskab og Det Kongelige Danske, Norske, Slevigske og Holstenske Handels- og Canal-compagnie.

Handelskompanienes enerett til handel ble i årene som fulgte gradvis avvirket, på Island i 1788 og i Finnmarken amt i 1789. Sistnevnte amt ble også utvidet i 1789 med Senjens og Tromsø fodgeri og det ble innvilget kjøpstadsrettigheter i Vardø og Hammerfest samme året, fulgt av Tromsø 1794.

Reformer på enkeltområder kom dessuten på løpende bånd i perioden mellom to kriger: I 1785 ble salthandelen fristilt, og alle som hadde handelsborgerskap kunne handle med salt. Året etter, i 1786 ble det også innført liknende bestemmelser for tobakkshandelen. I 1787 ble handelen med Guineakysten (Vest-Afrika) fristilt, noe som innebar at alle slags varer kunne føres fra Vestindia (Karibia) til alle byene i riket unntatt Altona. I 1788 ble det tillatt å innføre gull og sølv, samtidig som tollene på disse edelmetallene ble sterkt redusert.¹⁶⁹

Perioden etter Den nordamerikanske uavhengighetskrigen frem til neste krigsperiode, da Den franske revolusjonskrigen ble innledet, var ikke nødvendigvis preget av tilbakegang på alle områder for Herlofsen. Han fortsatte å bygge ut sin flåte, med to nye skip. Herlofsen hadde da 80 menn ansatt på sine skipsflåte, og 10 i sitt handelshus i Arendal. At Herlofsen valgte å legge til nye skip i sin flåte, brøt for så vidt med trenden i samtiden. Til sammenligning hadde rederen Salve Kallevig seks fartøyer, og var den i Arendal med den nest største flåten.¹⁷⁰

Aanby påpeker at oppsvinget i skipsbyggingen tok slutt i 1783, da Den nordamerikanske uavhengighetskrigen endte. Da gikk det ifølge Aanby ti år før skipsbyggeren Jens Sivertsen

fikk oppdrag om nybygg på Pusnes igjen.¹⁷¹ Historikeren Sverre Steen mente Arendal og Kristiansand greide seg best i krig. «Når den opphørte, ble det stille og dødt.»¹⁷² Ifølge Sætra mistet alle de fem distriktene i Agder andeler til utenlandske skip etter freden i 1783. Det gjaldt også for landet som helhet. De utenlandske anløpene på Agder utgjorde bare 17 prosent, mens det for resten av landet var høyere. Norske skip stod for mesteparten av importen til Agder, og landsdelens skip stod for en del av dette. 32 prosent av den norske flåten hørte hjemme på Agder. I Arendal og Risør var det en del prøyssiske og hollandske skip som stod for vareutvekslingen.¹⁷³

Sætra viser også til at i Arendal ble flåten holdt på et høyt nivå også i nedgangstider, det gjorde byens redere ved å frakte for andre. Dette var også et typisk trekk ved Herlofsens redervirksomhet. Herlofsen hadde hatt så høye inntekter under Den amerikanske frihetskrigen at han kunne tillate seg underskudd noen år etterpå.¹⁷⁴ Herlofsen drev ellers i omfattende skala med pengeutlån, særlig i nedgangsperioden etter den amerikanske frihetshetskrigen.¹⁷⁵ Forliset av «Fortuna» i 1793 førte imidlertid til at Herlofsen led store tap. Han kjøpte isteden tremasteren «De trende søstre» for å erstatte skipet. Men i årene som fulgte Den nordamerikanske uavhengighetskrigen begynte også konjunktorene å gå oppover igjen. Rundt 1795 bestemte Herlofsen seg for å overføre skipsparter til sine barn, helt eller delvis.¹⁷⁶

På nettdatabasen «Historiske toll- og skipsanløplister» er det mulig å følge bevegelsene til skip og kapteiner som var del av Herlofsens flåte i for årene 1786 og 1794.¹⁷⁷ Da kan en få et innblikk i både mellomkrigsperioden og den etterfølgende krigsepisoden. For å kartlegge trelasthandelen Herlofsen sto for i Europa, vil jeg ta utgangspunkt i opplysninger om toll- og skipsanløp fra førnevnte nettregisteret som er ført inn for 1786 og 1794. I Arendal var det i disse årene et relativt høyt antall anløp med skip i perioden Herlofsen var virksom. I året 1786 er det for eksempel registrert 475 inngående skip og 474 utgående. I 1794 er det registrert 503 inngående skip og 534 utgående.¹⁷⁸ I alle norske havner totalt var det 1310 inngående og 1035 utgående skip i 1786, mens i 1794 var antallet 731 inngående skip og 784 utgående. Arendal hadde dermed en svært høy andel av skipstrafikken til og fra Norge mot slutten av 1700-tallet.¹⁷⁹

Resultatene fra disse stikkprøvene er i tråd med Feldebæks oppfatning av hva som utgjorde en høykonjunkturperiode. Men det er også viktig å påpeke at jeg utfra disse tallene ikke kan trekke noen endelige konklusjoner av hvordan denne perioden påvirket alle rederne og hele handelsflåten i Arendal. Jeg støtter meg imidlertid til tidligere forskning på området, hvor Sætra konkluderer med at skipsfarten fikk et oppsving i Arendal i den florissante perioden,

selv om enkelte krigsperioder ikke nødvendigvis førte til et oppsving for alle kjøpmenn i byen som tok del i rederivirksomheten. Jeg har heller ikke innhentet tall som kan dokumentere alle seilasene Herlofsens skip tok del i. Det er fordi jeg kun har valgt ut stikkprøver fra tre perioder for å belyse nettverk Herlofsen var knyttet opp mot. Jeg velger å ta utgangspunkt i årene 1784 og 1794 for å granske hvilke havner Herlofsen prioriterte å frakte til, og hvilke kapteiner, eksportører i Norge og importører i utlandet han samarbeidet nært med for å holde handelen ved like.

5.1 Seilaser på Nord-Europa i 1786

Hvis en vil gjøre et helhetlig søk på hvilke kapteiner i Herlofsens flåte som var aktive i året 1786 kan en også søke på skipsnavn som nevnes i tabell 1 og 2 (appendiks). Da oppdaget jeg at en rekke skip bærer ganske like navn med de som er nevnt i tabellen. Skipene kan ha opptil fire ulike varianter av det som er nevnt i Diesen, Sætras og Aanbys bøker. Et eksempel er skipet «De trende søstre», som antagelig kan være det skipet som omtales i tollister for 1786 og 1794 som «de 3 søstre», «de 3de Søstre» og «3 søstre». Angivelser av lestetall, antall kommerselster eller trelastelster er ikke alltid angitt for hvert skipsnavn. Et fellestrekk ved skipene er uansett at deres hjemsted som oftest er oppført med Arendal, eller av og til «Nedenes len» eller Grimstad.

Kapteinen som nevnes i tollistene fra 1786 kan dessuten ha to eller flere varianter av navn som er nevnt i Herlofsens kjøpmannsbøker og kontobøker. Ved å kryssjekke disse skipenes ferder med de som er nevnt i Herlofsens kjøpmannsbøker, kan en komme nærmere en avklaring på to områder: om skipene som nevnes tilhører Herlofsens flåte, og om kapteinene var ansatt av ham.

I året 1786, som er i perioden mellom Den nordamerikanske uavhengighetskrigen og Den franske revolusjonskrigen, fraktet skipene jeg har kartlagt varer innen Norge og mellom Norge og utenlandske havner. Skipene, som jeg tentativt går ut ifra tilhører Herlofsens flåte, er omtalt med følgende titler: «3søstre», «de 3de søstre» og «De trende søstre», «Nordstiernen»/«Nordstierne», «Cron Prints Friderick» og «Prins Frederich»/«Prins frederich», samt et skip som i tollistene ikke omtales med navn, men som mest trolig er «Favoriten». Disse skipene har foretatt sju seilaser inn til Drammen og seks ut. De har kommet til Drammen fra steder som Arendal og St. Ives, Bristol, samt fire andre ukjente

havner i England og Irland. På seilasene ut fra Drammen har skipene seilt til fire ukjente havner i England. Totalt utgjør dette 13 seilaser.

Tabell 8 - Trafikken til Herlofsens flåte fra og til Drammen i 1786.

Skipsnavn	Kaptein	Innreise	Utreise	Innreise, sted	Utreise, sted
«de 3de søstre» «De trende søstre»	Jean Borrelye	2	2	Arendal, Norge St. Ives, England.	2 havner i England Edam, Nederland
«Nordstiernen» «Nordstjerne»	Ramus Holders og Gierulf Bøeg	2	1	2 havner i England	1 havn i England
«Cron Prints Friderick»	Aanon Natvig		1		1 havn i England
Ukjent skip (mest trolig “Favoriten” eller «Favouriten»	Mads Nielsen	2	2	2 havner i Irland	2 havner i Irland
«Prins Frederich» «Prins frederich»	Aanon Natvig	1		Bristol, England	

Med utgangspunkt i data som foreligger over, kan en konkludere med at tollistene angir Arendal, Drammen, St. Ives, Bristol og flere ukjente havner i England og Irland som mottakshavner for de fem skipene han valgte å ta i bruk til fraktvirksomhet i 1786. De fem skipene ble ført av fem kapteiner som maksimalt ledet fire seilaser, minimum to. Skipene de førte var på minimum 72 1/2 lester og maksimum 152 lester. Når det gjelder fraktkapasitet, varierte den fra 110 til 236 ½ lester.

5.2 Kapteiner som førte Herlofsens skip i mellomperioden

Ved å søke i registeret for «Historiske toll- og skipsanløpslister» kan en få et videre innblikk i hvor mange oppdrag kapteinene som Herlofsen hyrte, var engasjert i, og hvem andre de har arbeidet for.

Kapteinen for «De trende søstre» - Jean Borrellye (1734-1793) er også omtalt som Jean Borelly og Jean Borrellye, og ble ifølge slektskapsregistrering gjort av private slektsforskere gift 16. februar 1790 i Arendal med Gunhild Marie Aschildsen (1769-1832), og de fikk to barn.¹⁸⁰ Han er også registrert som skipsreder, som kjøpte trelast til utførsel, og som var involvert i kornhandel i 1787-1788.¹⁸¹

Jeg har tidligere nevnt kaptein Rasmus Holders (1760-1827). Han er oppført som kaptein som for «Nordstiernen», et av skipene til Herlofsen som gjorde seilaser fra Drammen i 1786. Han giftet seg med Herlofsens datter Jacobine Herlofsen, og de fikk én datter sammen.¹⁸² Han ble ellers registrert som kjøpmann og «coffardie captein» i folketellingen av 1801 for Arendal Prestegjeld.¹⁸³ Holders og Herlofsens datter fikk én sønn og to døtre. Han hadde dermed et svært tett bånd til Hans Herlofsen, som også gjorde ham til kaptein på tre av hans skip. Holders ble kaptein også på «De trende søstre» etter å ha vært kaptein på «Nordstiernen» og «Favoriten». I 1802 ga han seg som kaptein, i likhet med Dahl, og ble reder og kjøpmann. Han ble også havnefogd og losoldermann etter sin kones fetter Jacob Bowman Herlofsen. Ifølge Diesen hadde Herlofsen en stor tiltro til Holders, og beskrev ham som «en av de beste vi har hatt».¹⁸⁴

I 1794 var Holders også kaptein for briggen «Haabet» på 156 lester, det samme skipet som ble kapret av amerikanere i 1778. Holder gjorde to seilaser med skipet: én fra Tønsberg til en ukjent havn, en annen gang fra en ukjent havn til England. På en annen seilas førte han samme året skipet «Haabeth» på 87 lester fra en ukjent havn til England. På to andre seilaser førte han en brigg kalt «Haabet» på 56 kommerselester fra Liverpool til en ukjent havn og fra en ukjent havn til Drammen.

Holders førte ellers tre seilaser med et ukjent skip på 110 lester fra havnen Mount's Bay (1786) i England, og med et ukjent skip på 87 lester fra Ridderforth (1794) og Dublin (1794), Irland til ukjente havner. På to seilaser i 1794 førte han et ukjent skip på 56 lester fra en ukjent havn til Irland og et annet ukjent skip på 56 lester til England.¹⁸⁵ Holders førte da i

1786 et ukjent på skip én seilas og i 1794 gjorde han det samme fire ganger, og samme året fem ganger med et navngitt skip.

Gierulf Bøeg eller (også omtalt som «Gierulff Bøy» og «Gierulf Borg») er det andre kapteinen som nevnes som kaptein for «Nordstiernen». Han har under etternavnet «Bøeg» i 1794 ført et ukjent skip på 110 lester fra Falmouth, England til en ukjent havn og et annet skip med samme antall lester fra en ukjent havn til Irland samme året.¹⁸⁶ Han deltok da trolig i to seilaser med ukjente skip i 1794.

Kapteinen for «Cron Prints Friderick», Anon Natvig, også omtalt som «Anon Natwig», kan også ha blitt registrert under navnet «Aanon Natvig» som i 1786 gjorde én seilas med ukjent skip på 225 lester fra Cork i Irland til en ukjent havn. Han gjorde også tre seilaser med et ukjent skip med samme antall lester fra en ukjent havn til Langesund, Drammen og til en ukjent havn i England. Samme året førte han også et ukjent skip på 149 kommerselester fra Arendal til en ukjent havn.¹⁸⁷ «Aanon Nattvig» har dessuten ført et ukjent skip på 252 lester fra London til en ukjent havn i 1794.¹⁸⁸ Til sammen kan han ha vært på fem seilaser med ukjente skip i 1786 og med ett i 1794.

Kapteinen for skipet «Favoriten», som var Mads Nielsen, er det ikke mulig å innhente opplysninger om gjennom folketellinger, i borgerruller for Kristiansand eller *Arendals Byes Historie* av Frithjof Foss.

Hvis en legger sammen 13 seilasene som dem kapteinene deltok i for Herlofsen 1786, med seks seilaser på ukjente skip utgjør dette 19 seilaser. Dette utgjør et gjennomsnitt på 3,8 seilaser per kaptein.

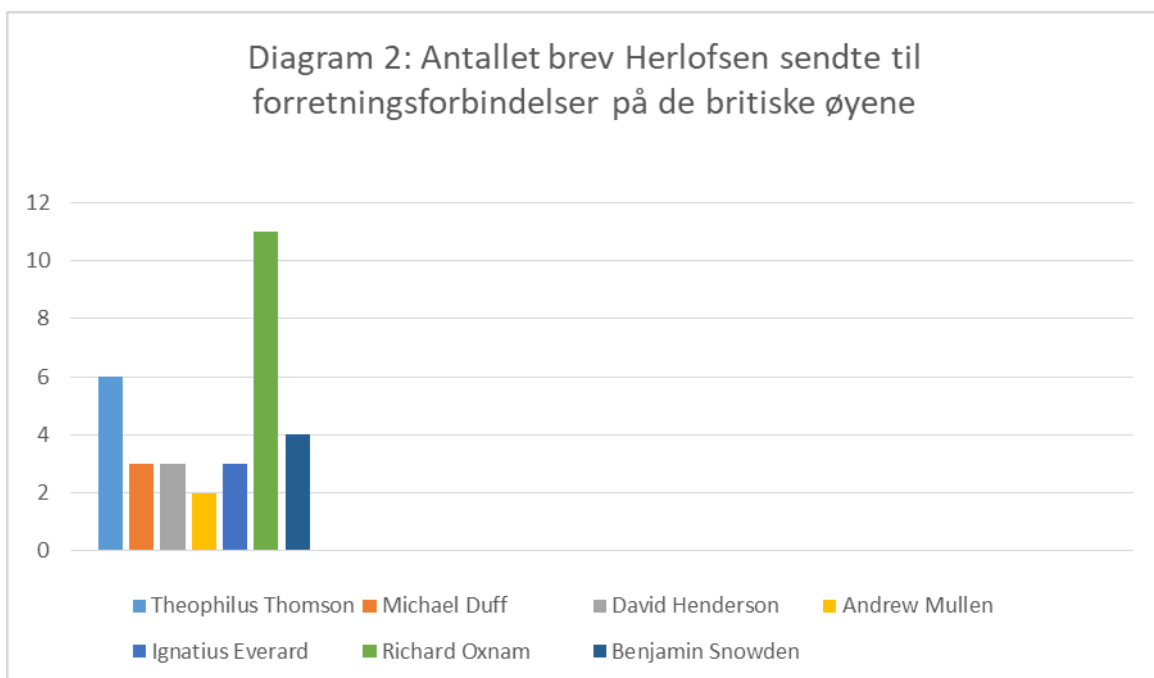
Det er også en viss mulighet for at noen av de uregistrerte skipene kan ha tilhørt Herlofsen, hvis en sammenligner ulike varianter av lestedtall med de som er oppført i tabell 1 og 2. Hvor det ukjente skipet er hjemmehørende kan gi en annen indikasjon. Men antallet seilaser viser uansett at kapteinene var svært erfarne.

5.3 Nettverk som muliggjorde seilaser i mellomperioden

Kopiutdrag 1785 -1787 fra Herlofsens forretningsarkiv kan gi flere opplysninger av hva som særpreget skipstrafikken til Herlofsens flåte i 1786. Havnene som kaptein Mads Nielsen kan ha oppsøkt, og hvilke varer og nettverk han kan ha støttet seg til under sin ferd er nevnt i instruksjonen han mottok fra Herlofsen i mai 1786. Der angis at viktige ankomsthavner i Irland var Killybegs, Sligo, Newport, Donegal, Isle of Arran, Westport. Lasten Madsen brakte med

seg fra trelastbyen Drammen til Irland var 30 tonn tømmer¹⁸⁹ og resten trelast av mindre størrelse som er beskrevet som «deals, spars, oars, joffers & bound sticks for boats».¹⁹⁰ Det var «deals», eller planker, som var den mest ettertraktede salgsvaren, og utgjorde rundt halvparten av trelasteksporten til Storbritannia.¹⁹¹ På seilas tilbake anbefaler Herlofsen i sin instruks til Nielsen at han drar innom Molde, Kristiansund eller Trondheim, hvor han kunne omsette mel kjøpt i Irland. Viktige kontaktpersoner som nevnes i Irland er Mr. John Martin i Sligo og mr. Ths. Montgomery i Donegal og Collett & Gram i London, England.

Et søk på Navigocorpus på de irske havnene som er nevnt i brevet gir ingen henvisninger til Herlofsens skip, og heller ikke ved søk på de tre norske havnene. En rikere kilde for informasjon er imidlertid Herlofsens kjøpmannsbøker. Der er det oppført en rekke brevmottakere på de britiske øyene i mellomperioden som Theophilus «Jim» Thomson (Dublin), Michael Duff (Drogheda, Irland), Ignatius Everard (Sligo), David Henderson, (Ballyshannon, Irland), Andrew Mullen (Dublin), Benjamin Snowden (Hull), Richard Oxnam (Penzance), George og Richard Norman (London).¹⁹² Enkeltstående brev ble dessuten sendt til John Martin, Pemrose & Fisher, Button & Son og James Wright i denne perioden. Bortsett fra to brev sendt til en viss Fridrich Didrichsen, som er beskrevet som «megler i Dublin»¹⁹³ er det kun i mellomperioden Herlofsen sender brev til handelskontakter som er bosatt i Irland. Det finnes lite dokumentasjon på hvem disse mottakerne var, i hvert fall i norske kilder.



I enkelte av brevene kan en finne spor etter Mads Nielsens seilaser gjennom brev i kjøpmannsbøkene. En serie med brev fra Herlofsen til kjøpmannen Ignatius Everard i Sligo på vestkysten av Irland viser at det kunne være utfordrende for Nielsen å være mellommann i transporten av trelast fra Norge vestover. Ikke minst kunne det gå tregt med å få betaling av kunder i Irland som kjøpte trelast fra Herlofsen. Everard er for øvrig en av de få kjøpmennene i Irland jeg har funnet noe dokumentasjon om i kilder utenfor Norge. Everard-familien kan spore sin opprinnelse tilbake til 1177 da King Henry 2. av England gave ga dem rettighetene til land i Meath, Waterford and Tipperary i Irland. I boken *The History of Sligo. The Town and County. Volume 1* (1882), skrevet av William George Wood-Martin, blir Ignatius Everard og Mr. Abraham Martin, som vitner i rettsak om tollspørsmål, beskrevet som «the two most respected traders of the town».¹⁹⁴

I et brev til Everard datert 4. mars 1787 må Herlofsen minne ham på at han ikke har overgitt «promisary notes», noe jeg går ut fra er vekslar til kaptein Lars Dahl og Mads Nielsen til en verdi av henholdsvis 166 pund og 138 pund og ni Schilling som Everard skylder hver av dem. Det antydes også at Lars Dahl ikke kan frakte flere varer til ham, da det kan skape problemer siden han ikke får noen vekslar han kan remittere hos Collett & Gram. Et nytt brev blir sendt til Everard 24. mars der Herlofsen varsler om at han har gitt Mads Nielsen fullmakt til å dra til Sligo og inkassere manglende betaling. I det andre brevet appellerer Herlofsen til Everard og håper at Nielsen oppfører seg som en gentleman og oppfyller sine forpliktelser. Everard har tydeligvis ikke fulgt opp de to første brevene fra Herlofsen og i tredje brev 13. april varsler Herlofsen om at han nå sender kaptein Lars Dahl for å inkassere pengene.

Det var ikke alltid manglende betaling som skapte problemer i eksportmarkedet. Det gjorde også forståelsen av lovverket. Det går frem i et brev til Theophilus Thomsen i Dublin, datert 14. November 1787. I brevet skriver Herlofsen at skipet «Den presjøse steen» noen måneder før har gjort en seilas med en last tilhørende Thomsen, fra Newry i Nord-Irland til Setúbal i Portugal og tilbake til Newry. Herlofsen stiller seg tvilende til om kapteinen har forståelse av importlovene i Storbritannia, at lasten kan ha vært kontrabande, og at kapteinen kan havne i trøbbel. Han ønsker derfor at Thomsen gir kapteinen råd om hvordan han skal gå frem om han møter på hindringer. I tillegg ønsker Herlofsen at Thomsen sikrer han en last i Dublin som han kan føre videre sør, da Nielsen har et algerisk sjøpass om bord. Til sist ber Herlofsen om en markedsrapport om prisene på blant annet korn og smør. Theophilus Thomsen som en forretningsforbindelse kunne være svært nyttig for Herlofsen. Ifølge et irsk herremagasin

utgitt i 1811 han var generalkonsul for Danmark og Norge og hadde nylig vært «deputy governor» for Bank for Ireland.¹⁹⁵

Brev i kjøpmannsbøkene kan også gi oss innsyn i markedspriser i Irland, hvor Herlofsen sendte mange av sine skip i 1786. Herlofsen skriver i et brev til den irske forretningsforbindelsen Andrew Mullen datert 9. januar 1787 at skipet «Den presløse Steen» gjorde en seilas med trelast til Irland i juli 1786. Han forteller Mullen at han kan sende flere skip til Nord-Irland med trelast av høy kvalitet. Herlofsen oppgir at han ikke er en stor aktør innen trelasthandel, og at han ikke gjør mer handel med ham om ikke det involverer mer enn ett skip. Men han forsikrer Mullen om at varene han sender er det beste en kan få for kontant betaling. I brevet gir han også et spark til konkurrenten Dedekam: «*It is also out of my power to sell for the prices Mr. Dedekam and others get for the trash and refuse they ship for the market*». Han gir videre en beskrivelse av hvilke begrensninger det er når det gjelder hvilke mengder en kan forvente å få levert av ulike kategorier trelast. Herlofsen skriver at i en last med 100 dusin tømmer fra Arendal er det sjeldent at åtte eller 10 dusin består av tømmer av stor lengde. Mer bestemt angir han blant 25 dusin vil det være ni dusin som består av planker som er 32 fot lange og 10 inches tykke.¹⁹⁶ Betalingen vil Herlofsen ha i veksler («Bills»), utenom fraktkostnader. I siste del av brevet stiller Herlofsen seg kritisk til at utlendinger må betale for høye havneavgifter i Dublin, som han anser for å være høyere enn avgiftene i andre irske havner. Ifølge Herlofsen forhindrer dette ham i å få en god pris for lasten, hvor en kan få en høyere uttelling på salg som tilsvarer 1 eller 2 tonn av lastens verdi. Andrew Mullen er ikke mulig å finne henvisninger til i norske kilder, men i en journal fra underhuset i Det irske parlamentet i 1772 blir det henvist til at en med dette navnet, jobber i Dublin som juveler. Han er oppført i journalen som en som har søkt om å bli erklært en «insolvent debtor», som innebærer at han ønsket å bli erklært konkurs.¹⁹⁷

I et brev til Michael Duff i den irske havnebyen Drogheda, datert 31. desember 1787 får vi vite at Herlofsen har sendt skipet «Neptuny Gally» mot nord, noe som kan bety Nord-Irland. At Duff var en kjøpmann i Drogheda i Herlofsens samtid bekreftes i en avisartikkel om historien om herregården Mount Hanover House i County Meath som Duff kjøpte i 1805.¹⁹⁸ I et annet brev til Duff, datert 24. oktober 1787 forteller Herlofsen at han kan sende trelast med skipet «Nordstiernen» da Duff har bestilt en last som Herlofsen kan selge ham til markedsprisen i Dublin. Herlofsen sendte et skip dit seks uker tidligere og da var prisen på rundt seks pund per tonn. I brevet fra 31. desember oppgir Herlofsen liknende priser som i forrige brev. For seks irske pund og seks schillings kan Duff få 30 tonn med 10 fots planker. Han tilbyr også å sende med to tonn med assortert «bare iron» og 50 par med årer. Han opplyser om at det ikke er mulig

å kjøpe 14 fots planker, men vil sende noen neste år om været tillater det. Hvis Duff bestiller om vinteren kan han forvente levering i mars. Ellers gir han noe ulik informasjon om prisen på trelast fra Arendal. Til Duff skriver Herlofsen at på 100 dusin vil du aldri få fem eller seks dusin som består av lengre planker. Det er derfor mulig at produksjonen har blitt lavere i Arendalsdistriktet når det gjelder lengre planker, eller at etterspørselen har ført til at det er blitt færre tilgjengelig. Til Duff gjentar Herlofsen hva han har sagt til Mullen, at han ikke er en stor aktør innen trelasthandel. Etter brevet får vi også innsyn i hva lasten på neste skip vil inneholde. Der er det oppført ni dusin lange planker fra 20 til 33 fot, femten dusin korte planker fra 13 til 17 fot, to dusin planker fra 10 til 12 fot, 10 dusin med harpiks, 115 assorterte årer og to tonn jern.

Beskrivelsen av lasten som Herlofsen ønsker å sende til Duff er forholdsvis lik lasten til Nordstiernen som i 1787 ble ført av kaptein Gierulf Bøeg. Der er det anført ni dusin lange planker fra 20 til 33 fot som koster 12 pund per dusin, 15 dusin korte planker fra 13 til 17 fot som koster åtte pund, to dusin stumper (kan være «battens») som koster ett pund, seks dusin «bound sticks» på 36 fot til tre pund, 10 dusin «hand sticks» til 2 pund, 110 assorterte jernstenger til 12 pund, 50 par med årer 20 og 24 fot til fire pund. Brev i kjøpmannsbøkene angir da at lastene Herlofsens skip førte, bestod av svært varierte trelastprodukter hvor de lange plankene ga høyest avkastning.

Brev i kjøpmannsbøkene angir også hvilke betalingsformer som ble benyttet når det seilaser som ble gjort i 1786. I et brev til Adam Steen kan vi leses følgende:

Til Adam Steen Arendal 31. mai 1786

Det er vel de med skip til London som er forsynt siden intet er mig forekommet, ligeså at svoger vel har meg i erindring med frakten til Portsmouth for A Natvig som bare for 3 uker siden avseilte til Bristol, men likevel formodentlig vel kom før Stian Herlofsens skip fra Randers ved kaptein Dahls hjemkomst fra de vesterlige spurte han meg om jeg kunne assignere på Christa, og da jeg svarte ja leverte han meg 1.000 Rd. Imot å få visning når han kunne dra de østerlige til neste post, men da jeg nå ved nærmere ettersyn finner at bevisene for saltet ikke forfaller før først i juli istedenfor tenkt juni, så settes jeg i noe forlegenhet for å bevare meg den manns fortrolighet. Siden jeg har mottatt pengene, resolverer jeg å assignere på hr. Aanes og deg for disse pengene siden det er den første likeså lett sak å betale som de får

henstand hos kassereren for 2-3 uker mot ½ % i måneden som likeså villig som skyldig omstøtes/erstattes for begge, så gjør jeg meg forvissset om at min fratas.

I brevet finner vi en bekreftelse på at kaptein Aanon Natvig gjorde en seilas til Bristol og gjorde vendereis, noe som stemmer overens med én av seilasene som er oppført i seilasene til Drammen. I brevet er det også en henvisning til at broren Stian har sendt et skip tilbake til Arendal fra Randers i Danmark. Kaptein Lars Dahl spør Herlofsen om kan assignere 1000 riksdaler. Dette var en betalingsanvisning som kunne tas penger eller varer. En viss sum penger kan da hentes ut hos en anvist person eller i en bank. Assignasjonen likner da på måten en veksel fungerer, bortsett fra at den var mer uformell, og tvistesaker om utbetalinger var ikke regulert i tråd med veksellover.¹⁹⁹ Herlofsen fikk da ansvar for å overlevere penger til en kunde av Dahl, men beslutter å gi ansvaret for utbetaling til en annen person.

I et annet brev fra Hans Herlofsen til Jacob Aall datert 31.mai 1786 kommer det frem at Herlofsen lar andre kjøpmenn bestemme hva som skal fraktes på hans skip, og at Aall kan bestemme prisen for frakten.

Takk for rask ekspedisjon av mitt skip, tit tross for at det traff kontrari vind. Jeg skal på beste måte sørge for at skipet blir befraktet hos madam Hansen, hvis det er vanskelig å få noe til London, men hun skal vel laste det selv. Jeg håper i så tilfelle at du bestemmer frakten for det kan godt hende at jeg ikke vil følge fraktenes gang derfor kan jeg ikke vite hvor godt fraktene vil passe for deg for det ser ut til å ta tid å få frakt til skipene. Med høyaktelse. PS for tre uker siden var en engelskmann i mitt hus som bød 21 s for 2 skip til London

Fra brevene Herlofsen sender til sine kunder på de britiske øyene kan en få et overblikk hva slags laster skipene førte, hvilken kvalitet kundene kunne forvente av varene og hvilken mengde av bestemte produkter de kunne bestille. Vi får også innsyn i hvor lang tid det gikk fra kunden sendte en bestilling til varene ankom de britiske øyene. I tillegg forteller Herlofsen selv om hvilken nisje av markedet han ser som sitt domene og hvilket forhold han hadde til konkurrenter, og i hvilken grad han var fleksibel når det gjaldt å overlate avtaler om frakt på egne skip til andre.

Foruten Aall-familien var Peter von Hemert i mellomperioden en av Herlofsens næreste samarbeidspartnere. Men allerede da begynte Von Hemert å møte sterk motgang på flere områder, noe som svekket hans status. Under hans tjenestetid som direktør i Asiatisk Kompagni

ble det avslørt bedrageri i kompaniet hvor høyt betrodde tjenestemenn og store summer var involvert. Aksjonærene reagerte sterkt og krevde erstatning fra direktørene i kompaniet.

Regjeringen under ledelse av Ove Høegh-Guldbergs ledelse forsøkte å megle mellom aksjonærer og kompaniets ledelse uten at det lyktes. Saken endte med at direktørene i kompaniet ble tvunget til å innbetale erstatninger til kompaniets kasse hvor Peter von Hemerts andel utgjorde 10 000 riksdaler. Han kunne bare med store vansker utbetale denne summen da hans handelshus befant seg i en krise etter Den nordamerikanske uavhengighetskrigen. Problemene for Von Hemert handelshus begynte allerede i 1782 da han ba om et lån av Den kongelige kasse på 80 000 riksdaler. Dette var en gjeld Von Hemert ikke maktet å betale, og han ba derfor om et større lån på 200 000 riksdaler. Lånet ble innvilget av Guldberg. I 1784 kjøpte Von Hemert en seilduksfabrikk på en auksjon, men den klarte han ikke å gjøre operativ og ble nødt til å pantsette den til staten. I tillegg kjøpte han kobber- og messingverk under fra et konkursbo, men heller ikke disse anleggene klarte han å få i operativ stand.²⁰⁰

Von Hemerts motgang i skandalen knyttet til Asiatisk Kompagni var også noe som en annen av Herlofsens samarbeidspartnere i København også ble rammet av. Ryberg var direktør for kompaniet da Van Hemert var medlem av ledelsen. Ryberg måtte som en konsekvens av funnene til undersøkelseskommissjonen til Danske kancelli, trekke seg ut av ledelsen og gi fra seg sine aksjer. I likhet med von Hemert betale et erstatningsbeløp til aksjonærene.²⁰¹

I et brev fra Herlofsen til Peter Heemert datert 24. mai 1786 kan vi få et glimt av at van Hemert var blir utsatt for økonomiske påkjenninger i mellomperioden.

Her mottatt min herres (brev) den 13. denne måneden. Det gjør det meg ondt at min herre skal oppleve så mye til tross for min advarsel om at du kommer til å tape på Rasmus Ørting. Jeg skal gjerne påta meg denne kommisjonen og derved gjøre mitt beste når min herre vil innsende regning til meg for sin fordring, skjønt jeg frykter at det kun blir lite å få. Vedheftet min veksler for last til Collet & Gram som sagt på £ 200 per lest i forhandling og med stor høyaktelse.

PS Jeg venter Justicia hjem fra Nantes med salt for vår regning. Kan min herre finne et marked for skipet i Østersjøen var alt vel med kommisjon for fru Jørgensens bo, hvis en ikke med en gang skal få slutt på dette falittboet, som nå så lenge har bestått. Det var dette jeg mente i mitt forrige brev Sendt 16. mai til Jens Dahl 150 Rd. Dags dato til L. Askildsen 112 Rd 18 sk.

Det går frem av brevet at von Hemert har blitt dratt inn i en uheldig investering ved å satse på en viss Rasmus Ørting, og at Herlofsen er fullt klar over at hans samarbeidspartner lenge har slitt med økonomiske utfordringer. Men Herlofsen valgte fortsatt å ha tro på von Hemert som megler for å finne kjøpere for last han fraktet på sine skip. Det går også frem at von Hemert tar imot vekslers fra Herlofsens samarbeidspartner i London, Collett & Gram.

En annen viktig samarbeidspartner for Herlofsen er konferenseråd Ryberg. Den 30. mai 1786 er det for øvrig i et brev til ham fra Herlofsen at sistnevnte har forsøkt å bruke vekslers fra Ørting som betaling. Dette har tydeligvis Ryberg reagert på.

Har mottatt ditt brev av 20. mai med vedlagt protest ingen betaling av meg fulgte den aksepterte veksel da Misieau Rasmus Ørting for noen uker siden gjort oppbud og så har jeg om dette ikke videre kunnet utrette enn å gi din fordring videre til kommisærene og videre love å påse dine interesser og min egen, men utsikten er kun liten da det formodentlig blir fallittbo, men det må bemerkes at skrevet jeg har mottatt ikke er underskrevet, med høyaktelse.

Hvem var Rasmus Ørting? Ifølge Frithjof Foss lånte Herlofsen ham penger i pant mot Ørtings skip «Das Weisse Lamm» og han hadde en Krambod ved Bryggen i Arendal.²⁰² Da Ørting gikk konkurs var rederen Peder Thomasson en av hans hovedkreditorer, og konkursen fikk alvorlige konsekvenser for Ørting da kreditorene, etter å ha delt opp hans konkursbo mellom seg, også fikk «erholdt Ret og Adgang til hans Person».²⁰³ Etter konkursen begynte Ørting en ny karriere som gjestgiver og billjardvert og ifølge Fritjof Foss var Ørting grunnleggeren av byens første herreklubb.²⁰⁴ Ørting er en sidefigur i et større bilde hvor nettverket til Herlofsen gradvis endret seg på grunn av ytre omstendigheter og hvilken status hans samarbeidspartnere hadde i samfunnene de opererte. Situasjonen Herlofsens nære samarbeidspartner i København befant seg i 1786 skulle forverres ytterligere i tiåret som fulgte, noe jeg vil redegjøre for i neste kapittel.

6.0 Herlofsens andre oppgangsperiode

Ifølge Feldebæk var omfanget av den maritime handelen under Den franske revolusjonskrigen nesten like stort som under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen. Selv om forsikringspremiene ble drevet opp på et høyt nivå i enkelte perioder, var handelen fra 1792 til 1802 likevel svært innbringende for den dansk-norske staten, ikke minst fordi de kunne importere korn fra Frankrike. Dette var noe Storbritannia tillot fordi Danmark-Norge gjorde visse innrømmelser, i form av blant annet et forbud for franske kapere til å selge priser i

norske havner. Danmark-Norge beholdt dessuten sine diplomatiske forbindelser til republikken Frankrike, selv etter kong Louis 16 ble henrettet i 1793.

Nøytralitetspolitikken i Danmark-Norge var i stor grad defensiv, og det ble ikke opprettet en konvoiordning, som under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen. Samtidig hadde både Danmark-Norge og Sverige et behov for å verne om sin egen sikkerhet, og inngikk derfor i en nøytralitetskonvensjon i 1794, som ikke utfordret Storbritannia. I motsetning til den første nøytralitetskonvensjonen under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen, ble alliansens militære felles innsats synliggjort i praksis gjennom at svenske og danske linjeskip seilte sammen i felles eskadrer i Nordsjøen i 1794, 1795 og 1796. Kravet om at marineskip kunne brukes i konvoier som kunne beskytte handelsskip ble rettet mot den danske-norske staten etter at Nederland inngikk i en allianse med Frankrike i 1795. Senere ble dette kravet også stilt av den svenske kong Gustav 4 i 1797. Samme året døde Bernstorff, som inntil da hadde stått for en defensiv nøytralitetspolitikk.

En ny endring i krigens utvikling skjedde samme år som Bernstorff døde, da det ble sluttet fred mellom Østerrike og Frankrike. Året etter førte den danske kronprins Frederik statens politikk i en helt ny retning da han i 1798 sanksjonerte at danske østindiafarere skulle få beskyttelse i konvoi. Innsigelsene til finansminister Schimmelmann og Christian Bernstorff, som var arvtaker etter sin far A.P. Bernstorff, ble ikke hørt. Schimmelmann påpekte at de fleste skipene som tok del i østindia-farten var franske og hollandske. Bernstorff mente på sin side at Storbritannia burde gis tillatelse til å kunne visitere dansk-norske skip hvis britiske skip utgjorde en overlegen styrke. Han mente at dansk-norske konvoier burde gå om kysten av Skottland og ikke til den britiske kanalen, for å unngå å provosere unødige.

Resultatet av kronprinsens Fredrik kompromissløse linje var at britiske skip havnet i skuddveksling med den danske fregatten Freya i 1800. En slik styrkedemonstrasjon førte til at den danske regjeringen august samme år føyde seg etter britisk press og sluttet med konvoier. Men noen måneder senere gjorde regjeringen en helomvending og signerte en avtale med Sverige og Russland året før de ble enige om at statene skulle inngå i et nøytralitetsforbund med en felles flåte som skulle stenge Storbritannia ute av Østersjøen. Nøytralitetsforbundet fulgte retningslinjene fra forrige forbund i 1780. Viktige prinsipper for alliansen var at et fritt skip førte fri last og at en blokade skulle være effektiv for å regnes som gyldig.

Svaret kom året etter da britene sendte en flåte til København. Danmark-Norge ble slått militært utenfor København. Da ble de samtidig tvunget til å oppheve Danmark-Norges deltakelse i et nøytralitetsforbundet og slutte med konvoiering.²⁰⁵

Hendelsen i København skulle senere bane veien for enda sterkere reaksjon fra Storbritannia i 1807, da København ble bombet og etter kapitulasjon mistet nesten hele sin flåte og Danmark og Norge ble skilt av en blokada under Napoleonskrigen 1807-1814. En videre konsekvens ble tapet av Norge, da den dansk-norske staten ikke lenger kunne opprettholdes.

Ellers var perioden 1792-1801 preget av omfattende finansielle reformer igangsatt av regjeringen i København for å liberalisere handelen i Danmark-Norge. Reformene kom som en konsekvens av finanskommisjonens arbeid, som ble nedsatt av Finanskollegiet. Et viktig resultat var innføringen av en ny tolllov i 1797. Før kommisjonen begynte sitt arbeid, var det innførselsforbud på 150 varer og utførselsforbud på 12 varer. Tollen på varene som ble tillatt innført kunne være på 100 prosent og sjelden under 10 prosent av varenes verdi. Dette førte til omfattende smugling, noe som var en stor utfordring å holde øye med i et rike med lange kyststrekninger. Kommisjonen anbefalte å oppheve de fleste forbudene som gjaldt innførsel og utførsel. På de fleste varer ble råvaretolle omkring fem prosent og tollene på ferdigvarer ble på 10-22 prosent.²⁰⁶ Reformen knyttet til bestemte områder i maritim handel ble også innført. Fra 1792 kunne alle danske og norske skip som seilte på Nord-Amerika ta med seg en returlast fra St. Croix.²⁰⁷

Reformene både før og etter Den franske revolusjonskrigene fikk en gunstig virkning for handelsborgerskapet i Norge som fikk frihet til importere varer i større grad fra hvor de måtte ønske. Samtidig bidro reformene til å redusere Københavns monopolstilling i handel og industri. Mykland argumenterer dessuten for at opphevelsen av kornmonopolet og opphevelsen av begrensningene på privilegerte kvantumsager styrket handelsborgerskapets stilling i Norge. Årsaken er ifølge Mykland at disse reformene førte til at handelsborgerskapet i Norge fikk overta kornhandelen i Norge, og at den ble underlagt prinsippet om fri konkurranse. Dette mener Mykland gikk på bekostning av store deler befolkningen fordi de statlige magasinene ikke lenger eksisterte. Kjøpmenn som eide sagbruk kunne på sin side skjære ubegrenset med trelast, selv om antallet sager forble uendret.²⁰⁸

En kombinasjon av næringslivsreformer og Danmark-Norges nøytrale status under Den franske revolusjonskrigen skapte dermed gode konjunkturer og vilkår for maritim handel, Men samtidig måtte regjeringen i København komme i møte stadige krav fra handelseliten i

Norge om at forholdene for kapitaltilgang for næringslivet måtte bedres. Det kom ikke minst til uttrykk i søknader til regjeringen i årene 1771, 1772 og 1793 om opprettelse av en egen norsk bank for Norge. Alle søknadene ble avslått.

Men likevel var det tydelig at sentralregjeringen innså at den burde handle, da det eksisterte et stort misforhold når det gjaldt Speciebankens virksomhet i de to rikene. I Danmark var det i denne perioden 1,21 millioner riksdaler som ble utført mot hypotek, mens det i Norge kun var tilgjengelig 0,26 millioner riksdaler til en eksportrettet industri og maritim næring som var avhengig kapital. For å kunne rette opp i ubalansen ble det derfor opprettet filialer av Speciebanken i Kristiania i 1797 og i Trondheim i 1798. Men disse filialene hadde ikke tilgjengelig kapital som stod i forhold til lånebehovet. En ny økonomisk krise brøt i 1799, like etter filialene ble opprettet. Ifølge Mykland forlot regjeringen en deflatorisk linje i pengepolitikken, samtidig gikk prisene på trelast opp raskt, noe som ga gunstige vilkår, i hvert fall for norske trelasthandlere. Dette var en helt annen situasjon enn den som preget begynnelsen av 1790-årene da det var kursfall på det engelske pundet som sammen med deflatorisk pengepolitikk hadde en ugunstig virkning, ifølge Mykland.

Schimmelmann forsøkte på sin side å redde kurantsedlene ved å ta del i utstrakt vekselrytteri på Hamburg-børsen. Til sist skjedde det et sammenbrudd der Speciebanken sluttet å fungere. Staten som tidligere hadde tatt opp store lån i banken, overtok halvparten av dens sølvbeholdning. En ny lånebank kalt Despositokassen skulle foreta utlån med Kurantbankens sedler. Etter at Danmark-Norge ble trukket inn i Napoleonskrigene i 1807, forsøkte staten å dekke sine utgifter ved å trykke opp nye sedler, noe som raskt førte til et nytt pengemessig kaos, ifølge Mykland. Men selv om slutten av 1700-tallet og begynnelsen av 1800-talet var preget av usikre samfunnsøkonomiske forhold for Danmark-Norge som stat, var det likevel en periode som var preget av stor oppgang for trelastnæringen i Norge. Mykland påpeker at i de tre årene 1792-1794 ble det eksportert rundt 150 000 trelastlester bord og planker årlig til utlandet. Eksporten ble økt vesentlig i en tiårsperiode og i de to årene 1804-1806 var den årlige eksporten på 200 000 lester.²⁰⁹ Mykland argumenterer for at det foregikk en forskyving i næringsgrunnlaget for Norge fra begynnelsen av 1790-årene frem til 1807. Da eksportnæringen og skipsfarten fikk en stadig større betydning sammenlignet med jordbruk og husdyrhold. I en rapport fra 1809 anslo finansminister Ernst Schimmelmann verdien av den årlige trelasteksporten fra Norge til 4,5 millioner riksdaler og Norges andel i fraktfarten ble anslått til å være to millioner riksdaler. Fiskeeksporten var til sammenligning på 2,67 millioner riksdaler og eksporten av jern og kobber på 0,76 millioner riksdaler.²¹⁰

6.1 Seilaser med Herlofsens skip på Nord-Europa i 1794

Hvis en skal kartlegge hvilke skip som var aktive i Herlofsens flåte under Den franske revolusjonskrigen, kan en forsøke å følge skipstrafikken gjennom det førnevnte nettregisteret «historiske tall- og anløpsregistre». Der vil en finne flere skip som er nevnt i oversikten over innkjøpte og egenbygde skip i flåten til Herlofsen.

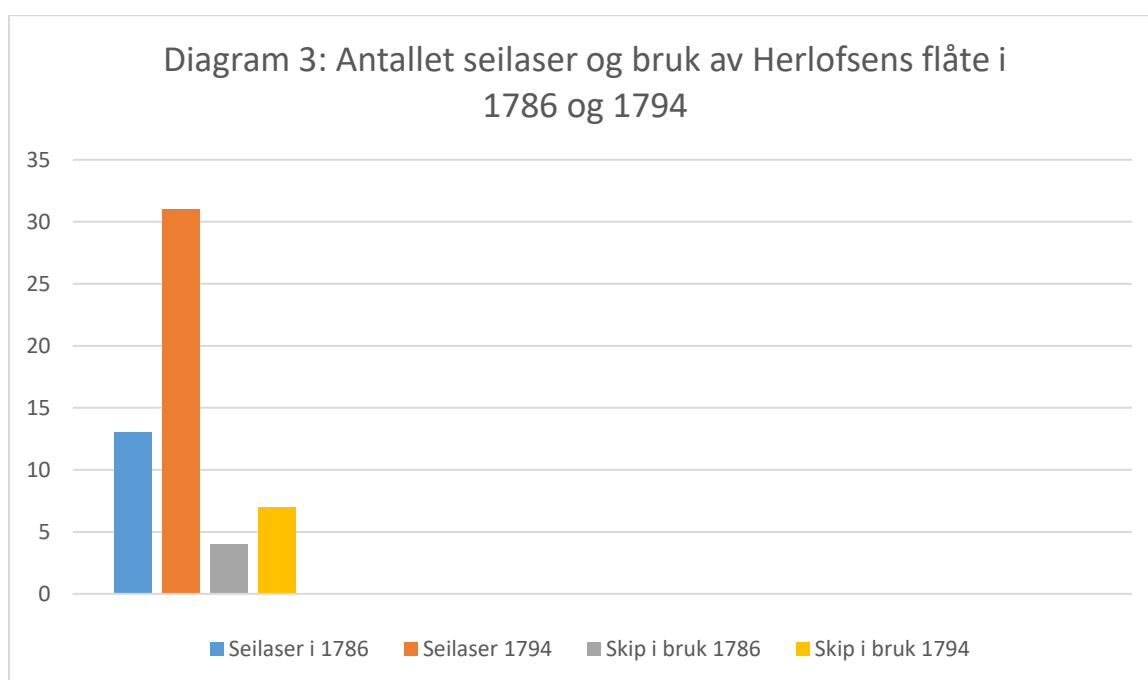
I året 1794 er det registrert sju skip: «de 3 søstre»/«3 søstre», «Nordstjerne», «Kron Prindtz Fridrich»/ «Cron Prins Friderich», «Justitia»/«Justicia», «Haabets Ancher»/ «Haabets Ancker», «Prins Friderich»/ «Prints Fridrick» og «Fortuna». Totalt har de sju skipene foretatt 14 seilaser til Drammen fra Arendal, Tønsberg Edam, Amsterdam og Harlingen i Nederland, samt to ukjente havner i England og Skottland. Skipene har i tillegg foretatt 17 seilaser fra Drammen til ukjente havner i provinsen Holland i Nederland, London i England og flere ukjente havner i England. Et av skipene har også gjort én seilas til Tønsberg fra Liverpool i England og én seilas fra Tønsberg til Drammen. Totalt utgjør dette 31 seilaser.

Tabell 9 - Trafikken til Herlofsens flåte fra og til Drammen i 1794.

Skipsnavn	Kaptein	Innreise	Utreise	Innreise, sted	Utreise, sted
«de 3 søstre» «3 søstre»	Jens Aalholm	2	2	Arendal og Edam i Nederland	2 Havner i Holland, Nederland
«Nordstjerne»	Gierulf Bøeg	1	3	Havn i England	Havner i England
«Kron Prindtz Fridrich» «Cron Prins Friderich»	Jacob Holst	1	1	London, England	Havn i England
«Justitia»/«Justicia»	Nicolay Juell Herlofsen og Jacob Lindved	3	3	Arendal og Amsterdam i Nederland	Havner i Holland, Nederland
«Haabets Ancher» «Haabets Ancker»	Jacob Lintved	1	1	Arendal	Havn i England

«Prins Friderich»/ «Prints Fridrick»	Christen Thoresen	3	3	1 havn i Skottland Og Harlingen og Amsterdam i Nederland	2 havner i Holland, Nederland 1 havn i England
«Fortuna» NB: gjorde ut- og innreise både i Drammen og Tønsberg	Søren Aanonsen og Aslach Pedersen	3	4	Tønsberg, Liverpool i England og 1 havn i England	Drammen og 3 havner i England

Mine stikkprøver fra tollister fra årene 1786 og 1794 tjener ikke nødvendigvis som et sammenlikningsgrunnlag for hele virksomheten til Herlofsen i både oppgangs- og nedgangsperioder. Men det er likevel er verdt å notere seg markante forskjeller i skipstrafikken hvis en stiller de to årene opp mot hverandre. Hvis en sammenlikner Herlofsens flåte i 1786 med den som er 1794, tas det i bruk flere skip enn åtte år før, fra fire til sju skip. I tillegg har antallet seilaser økt fra 13 til 31, og antall kapteiner i tjeneste hos Herlofsen har økt fra fem til åtte. Disse kapteinene er på skip som er på minimum 72 ½ lester og maksimum 225 lester. Når det gjelder lastekapasiteten til skip er det noe uklart hva som er målt i tollistene, da det kan dreie seg om kommerselaster eller trelast-lester.²¹¹ Dette er et spørsmål som må granskes nærmere.



Hvis en sammenligner årene 1786 og 1794 skjedde det ellers en markant vekst i antall inn- og utseilaser, og det er også blitt en vesentlig endring i destinasjoner for skipene. I 1794 er det blitt mer utbredt at skipene drar til havner i provinsen Holland, selv om seilasene til de britiske øyene fortsetter på lik linje med nivået på skipstrafikken åtte år før. Søk i databasen Navigocorpus (tabell 11 i appendiks) viser for øvrig at flere av skipene til både Hans og Stian Herlofsen anløp Porsgrunn i 1794, men det finnes ingen spor av slike skipsanløp til havnen i 1786. Dette kan også være en indikasjon på at 1794 var et oppgangår for Hans Herlofsen. Men jeg tar forbehold om at dette også kan skyldes manglende datagrunnlag for sistnevnte år. Det er også interessant at Hans Herlofsens skip «Justicia», «De trende søstre», «Favouriten» og «Ebenetzer» som han eide andeler av, i 1794 er oppført med Porsgrunn som hjemstedshavn. «Favouriten» ble solgt av Herlofsen i 1792, men de to førstnevnte skipene ble først overtatt av Herlofsens barn i henholdsvis 1802 og 1795. Det kan da være sannsynlig at «Favouriten» ble kjøpt opp av en reder eller Aall-familien i Porsgrunn og at de andre skipene kun ble omregistrert til en annen havn. Et annet alternativ kan være at det dreier seg om feilregistrering av data.

Ellers går det frem at skipet «Ebenezer», som Herlofsen eide andeler av under den første oppgangsperioden fremdeles er i bruk. Jeg har ingen sikker informasjon om Herlofsen fremdeles eide andeler av skipet i 1794. Et annet viktig spørsmål er dessuten hvorfor mange av Herlofsens skip gikk i langfart sør for Kapp Finisterre fra en havn hvor det tradisjonelt ble eksportert trelast.²¹²

6.2 Kapteiner som førte Herlofsens skip i den andre oppgangsperioden

Skipet «De trende søstre» er som i året 1786 i bruk, men med en annen kaptein, da Jean Borrelye var kaptein åtte år før. I 1794 er det Jens Aalholm som fører skipet. Sistnevnte er også oppført som kaptein for et ukjent skip på 152 kommerselester og 336 ½ trelastlester. Skipet gjorde i 1794 en seilas fra Holland, Nederland til en ukjent havn, og en annen seilas fra en ukjent havn til England.²¹³ Jens Aalholm førte da i 1794 to seilaser på ukjente skip.

Som i 1784, ble også skipet «Nordstiernen» brukt til å frakte trelast, men i 1794 var det kun Gierulf Bøeg som førte skipet. Sistnevnte deltok som nevnt i to seilaser med ukjente skip i 1794.

Skipet «Kron Prindtz Fridrich», som i 1784 ble ført av Anon Natvig ble åtte år senere ført av Jacob Holst. Sistnevnte var kaptein for skip i mange andre tilfeller enn det som er vist tabell 8. Ifølge registeret har han i 1786 ført et ukjent skip på 167 ½ lester fra Dunkerque i Frankrike til en ukjent havn og ved en annen seilas førte et skip med samme antall lester fra en ukjent havn til Drammen. Samme år førte han et skip på 107 ½ kommerselester og 167 ½ trelastlester fra London til en ukjent havn, fra en ukjent havn til en annen ukjent havn i Frankrike og fra Arendal til en ukjent havn. I 1786 førte han også et skip på 167 ½ lester fra en ukjent havn til en annen ukjent havn i England. I 1786 førte han dermed et ukjent skip på seks seilaser i 1786.

I 1794 førte han en ukjent skip på 225 lester fra London til en ukjent havn og under en annen seilas fra en ukjent havn til Moss. Samme år førte han et skip på 140 kommerselester og 225 trelastlester fra Limerick, Irland til en ukjent havn og under en annen seilas fra en ukjent havn til London, England.²¹⁴ Totalt førte han et ukjent skip på fire seilaser i 1794.

Kapteinen for «Justitia»/«Justicia», oppført som Nicolay Herlofsen het egentlig Nicolay Juell Herlofsen (1822) og var sønn av Hans Herlofsens bror Rasmus. Diesen nevner at han begynte som styrmann på «Justitia» og ble deretter kaptein på skipet fra 1790 til 1803. Han førte skipet på seilaser særlig til Holland, men også på enkelte seilaser til England, Irland, land i Middelhavet og også Dansk Vestindia. I 1799 kjøpte han hus i Arendal og giftet seg med Anna Anckermann Tybring (f.1775-1813), datter av sogneprest Johann Broderus Tybring og Ellen Geelmuyden. I 1815 giftet han seg på nytt med Anne Marie Lemming. Til sammen fikk han sju sønner og fire døtre med de to konene. Da han etablerte seg på land ble han skipsreder og samarbeidet nært med Kallevig & Co. i Arendal og von Hemert & Co i København. Nicolay Juell Herlofsen ble eier av skipene «Pro Patria» og «Hummeltofte». Krisetiden under Napoleonskrigene skulle imidlertid føre til at hans forretninger gikk under.²¹⁵

Nicolay Juell Herlofsen førte i 1794 et ukjent skip på 172 lester i en seilas fra London, England til en ukjent havn. Han førte også et ukjent skip med samme antall lester fra en ukjent havn til Drammen under tre seilaser.²¹⁶ For året 1794 utgjør da dette fire seilaser med ukjente skip.

Jacob Linved (f.1757) var kaptein for skipet «Haabets Ancher». Han er i folketelling fra 1801 registrert som «coffardie captein».²¹⁷ Har ført også i 1794 et ukjent skip på 167 ½ lester fra Irland til en ukjent havn²¹⁸, og under en annen seilas fra en ukjent havn til Drammen.²¹⁹ Totalt utgjør dette to seilaser med ukjente skip i 1794. Lindved var bror til Ove Lindved (født

omkring 1753, død 5. mai 1807) var skipsfører og -reder, og borger i Arendal. Sistnevntes søster, Edel Dorothea Hjerild, f. Lindved, var den andre konen til sønnen til Stian Herlofsens, Herlof Herlofsen.

Kapteinen «Prins Friderich», Christen Thoresen er ikke registrert med andre seilaser enn de han gjorde for Hans Herlofsen i 1794.

På skipet «Fortuna» var Søren Aanonsen kaptein (Også kjent som «Søren Anonsen»). I 1786 var han også kaptein for et ukjent skip på 112 lester som seilte fra England til en ukjent havn og en annen fra en ukjent havn til Drammen. I 1794 førte han et skip med samme lestedtall fra Harlingen i Nederland til en ukjent havn.²²⁰ I en slik sammenheng er det interessant å merke seg at Herlofsens skip «Fortuna» også er på 112 lester uten at jeg kan trekke noen videre konklusjoner om det ukjente skipets navn. I 1786 var da Aanonsen ansvarlig for to seilaser på et ukjent skip i 1786 og én seilas i 1794.

Aslach Pedersen, som også var kaptein på «Fortuna» var også i 1794 kaptein på et ukjent skip 111 lester gjorde én seilas fra Dublin, Irland til ukjent havn, og fra ukjent havner til Irland og Langesund. Han førte også i 1786 et skip med samme antall lester under to seilaser til og fra ukjente havner.²²¹ En viss «Aslak Pedersen» og «Aslack Petersen» har dessuten i 1786 ført et ukjent skip på 111 lester under to seilaser fra en ukjent havn til England.^{222 223} Det er også registrert en viss «Aslag Pedersen» som i 1786 førte et ukjent skip på 111 lester fra Waterford, Irland til en ukjent havn.²²⁴ Til sammen har ledet fem seilaser med ukjente skip i 1786 og tre seilaser med ukjente skip i 1794.

Totalt har dermed Herlofsens kapteiner deltatt i 16 seilaser på ukjente skip i 1794. Hvis en til legger seilasene de gjorde for Herlofsen samme året blir antallet 47. Dette utgjør et gjennomsnitt et gjennomsnitt på 5,8 seilaser på kaptein, og en vekst i oppdragsmengde sammenlignet med året 1786.

6.3 Nettverk som muliggjorde seilaser under den andre oppgangsperioden

En merkelig endring under den andre oppgangsperioden til Herlofsen er at det blir sendt klart færre brev til mottakere på de britiske øyene i 1795, sammenlignet med 1786. I 1795 blir det sendt to brev til mottakere i Newcastle, og til to andre i London. Men da tar jeg forbehold om at det kan ha blitt sendt ut en hel del brev i 1794 til slike mottakere, men disse brevene finnes det ingen kopier av. Likevel er det et rimelig utgangspunkt at et gjennomsnitt i antall utsendte brev til mottakere på de britiske øyene ikke endret seg nevneverdig fra 1794 til 1795.

Mottakere på de britiske øyene i 1795 er Surteis & Brown i Newcastle (18. Mars 1795, 28. april og 30. April 1795), Collett & Gram i London (18. Mars), Mr. Dixon i London (18. Mars 1795) og James Wright i London (5. mai). Kun brevene til Wright og Dixon omhandler trelasthandel, mens det som tas opp i brevene til de øvrige mottakerne er transport og finansiering av stein fra England til Norge. At Dixon & Son befant seg i London bekreftes for øvrig av historikeren Ada Polak som angir deres eksakte adresse i en liste over trelasthandlere i byen i året 1800.²²⁵

Sammenlignet med året 1786 er det en vesentlig reduksjon i antall mottakere utenfor London. Men selv om Herlofsen ikke har sendt noen brev direkte til mottakere av trelast i Irland i 1795, kan brev sendt til andre aktører dokumentere at trelastfrakt vestover dette året fortsatte. I et brev til Johan Widerø Thorning i Trondheim datert 19. mai 1795 henviser Herlofsen til at kaptein Gierulf Bøeg er på vei til byen Douglas på Isle of Man i Irskesjøen med skipet «Nordstiernen». I brevet opplyser han også at skipet «Printz Frederik» innen en uke vil ankomme Irland. Men Herlofsen varslers Thorning om at han ikke bør forvente at flere skip drar dit, da det har vært betydelige utlegg i havneavgifter i landet. Herlofsen opplyser om at skipet ifølge planen skulle videre fra Douglas til Setúbal i Portugal for å frakte salt for Herlofsens regning. Men Thorning blir bedt om å melde fra til Bøeg om at skipet skal sette kursen mot Trondheim hvor det vil hente trelast som kan selges i Irland. Skipet kan da sette kursen til de havnene Dublin, Dundalk, Newry, Belfast eller Downpatrick som er på østkysten av den nåværende irske republikken og Nord-Irland. Andre alternative ankomsthavner som nevnes er Strangfort i Nord-Irland, Galloway på sørvest-kysten av Skottland og Limerick, som er på vestkysten av Irland.

Brev fra 1795 kan også belyse andre deler av prosessen ved trelasthandelen enn transportfasen. Et godt eksempel på hvilke finansielle verktøy som ble tatt i bruk får vi i et brev fra Herlofsen til Collett & Gram i London 9. Juni 1795. Brevet begynner med at Herlofsen henviser til at han har mottatt en beregning av vekselkursen fra Collett & Gram. Deretter får sistnevnte beskjed om at flere kapteiner skal remittere, eller betale ut kontant inntektene («provenyen») Collett & Gram har mottatt gjennom frakter, som beløper seg til en sum på tusen pund. Disse kapteinene er Jacob Holst, som er i Limerick i Irland, kapteinene Nicolai Juell Herlofsen, Jens Aalholm som befinner seg i Cork, og Gjeruld Børge og Herlof Herlofsen som er i Douglas på Isle of Man. Herlofsen har også utstedt en betalingsanvisning hvor Collett & Gram skylder kaptein Holders 200 pund. Herlofsen anbefaler at Collett & Gram oppsøker kaptein Law på skipet «Thomas» da han kan utbetale regningen som en form for

gjentjeneste på grunn av tidligere tjenester de har utført for ham, eller på grunn av gjeld. «Da intet kan være billigere», slår Herlofsen fast. I brevet blir det også henvist til et havari hvor en viss kommerseråd Roosen er involvert i en rettslig prosess. Collett & Gram har et krav i saken, hvor Roosen er villig til remittere 20-90 pund. Det nevnes i brevet at 200 pund er trassert til Von Hemert & Co 13. januar og den samme har mottatt 100 pund 14. april. 60 pund er også trassert til en viss Falk Ebbel. Collett & Gram får til sist beskjed om at hvis vekselkursene i London går i favør for kaptein Nicolay Herlofsen, kan en kommende saltlast fra Setúbal i Portugal betales med vekslene fra London.

Historikeren Magnus Andersson har forsket på hvordan det i tidlig moderne tid, og særlig på 1600-og 1700-tallet ble det bygd en rekke institusjoner for å registrere, håndtere og utvikle utenrikshandelen Sverige hadde med andre europeiske land innenfor et sammenhengende finansielt marked. Dette skjedde samtidig mens det var utbredt med sterk konkurranse mellom stater og enkeltstående aktører. I en slik sammenheng hadde Nederland og Storbritannia et stort forsprang, slik Andersson ser det.²²⁶

Hollandsk kapital, som ble skapt gjennom Nordsjøhandel, ble en viktig grunnfinansiering for kjøpmenn og redere på 1700-tallet i Norden. Andersson mener det oppstod et nordisk marked for plassering av hollandsk kapital. Lån kunne da bli innvilget som ble betalt i fisk, trelast, master og kobber. Men Andersson påpeker samtidig at dette var et finansmarked som ikke kan sammenliknes med dagens finansieringssystemer da det ikke fantes noen strukturert måte stater, firma og hushold kunne låne penger på det europeiske markedet.²²⁷

Andersson understreker at veksler var et viktig verktøy i den omfattende utenrikshandelen som utgjorde en type «internasjonell innovasjon» for å kunne forenkle fjernhandel. Bank of Amsterdam og Bank of England var tidlig ute med å ta i bruk denne formen for kreditt, og var viktige sentere for denne typen betalingsinstrument. Veksler fungerte også ifølge Andersson som et verktøy for informasjonsspredning om hvilke former for betaling og kreditt som var tilgjengelig på en vekselplass.²²⁸

Overføringer kunne foregå på ulike måter i de største finanssentrene. I Bank of Amsterdam ble penger overført fra en kundekonto til en annen. I London skjedde derimot transaksjoner uten innblanding av noen bank. Der ble det utviklet såkalte «deposit banks» som håndterte ulike former for veksler som gjorde det nødvendig å sentralisere denne funksjonen gjennom «London clearing house». Virksomheten forutsatte at det ble gjort tilgjengelig mange

kollektive tjenester som et fungerende postsystem, børss og aviskontor. Vekselforretninger skulle formidles av en bymegler eller vekselmegler ifølge en ordning fra 1748.

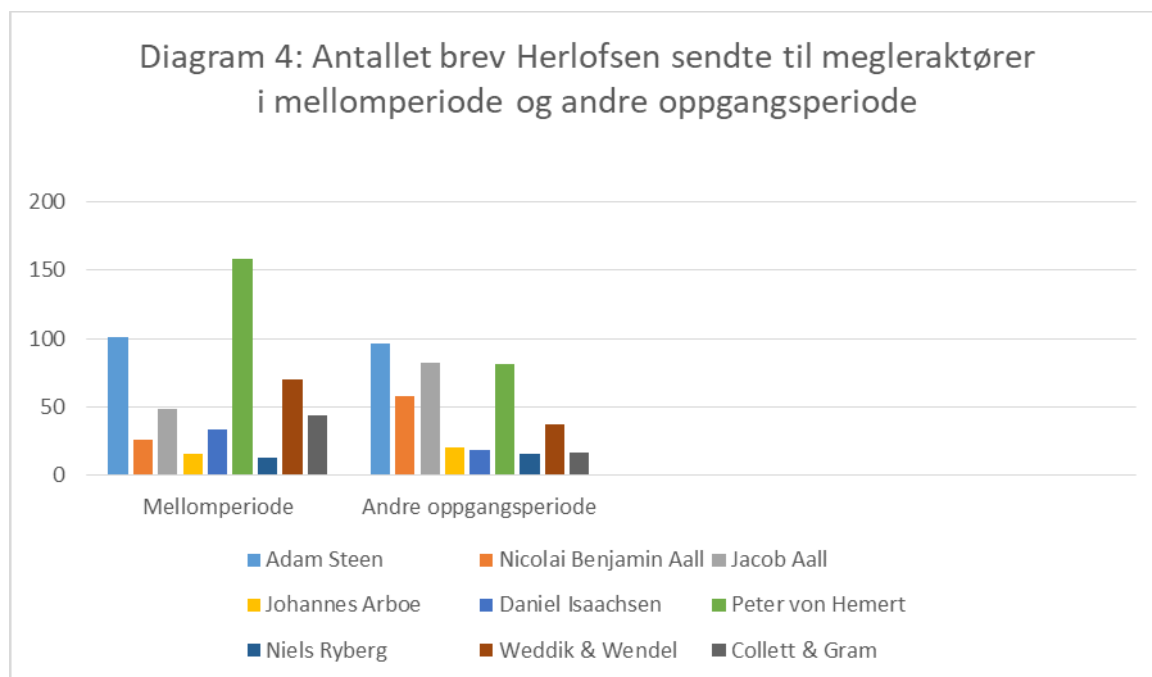
De kollektive tjenestetilbudene muliggjorde da at aktuell informasjon ble gjort tilgjengelig. Forretningskorrespondanse gjorde det mulig å få periodisk informasjon om vekselkursnoteringer. Ifølge Andersson kunne vekslere skape økt bevegelse av kapital. Betalingen skjedde da på en smidigere måte til en lavere kostnad. Betaling med mynt og sedler var en lite smidig og risikabel måte å ordne betalinger og kreditter.

Andersson påpeker at hvert av de store handelshusene hadde konto hos de største bankinstitusjonene. Hver transaksjon ble bokført hos den som utstedte vekselen, og også hos den som sa seg villig til å betale for den. Transaksjonen ble da bokført på en personkonto. Anderson bruker kjøpmenn i Gøteborg som eksempel. De kunne da bruke et tilgodehavende de hadde hos en bank i et finanssenter som en måte å legge til rette for en smidig betalingsflyt. Stockholm og Gøteborg fungerte da som et sentrum for vekselkjøp for andre byer, særlig når det gjaldt finansiering av eksport.²²⁹ Men handel med vekslere brakte også med seg farer, i form av spekulasjon, noe som kunne utløse finanskriser som blant annet rammet Vest- og Mellom-Europa under sjuårskrigen i 1763, kjent som «den store handelskrisen». Ifølge Andersson var krisen utløst av vekselrytteri.

I en slik kontekst var tillitsrelasjoner avgjørende hvis en skulle gjøre forretninger over lange geografiske distanser. Det ga direkte uttelling når det gjelder kredittverdighet. For å kunne opprettholde slike forbindelser benyttet blant annet engelske, franske, tyske, italienske, hollandske av egne ansatte som ble utplassert i havner og finanssentre i utlandet, kalt faktorer. De kunne også støtte seg til kommisjonærer eller venner i forretningslivet. For å kunne opprettholde tillit ble det derfor ofte utplassert en slektning eller forretningskollega i en havn i et annet land.²³⁰

En av de næreste samarbeidspartnere til Hans Herlofsen, Peter von Hemert, var en av de som utgjorde en grunnstein når det gjaldt å bygge opp tillitsrelasjoner til aktører i det europeiske markedet og innen nordatlantisk handel. Men under den franske revolusjonskrigen endret von Hemerts status i nettverket seg til Herlofsen seg. Von Hemert hadde tidligere vært en av Danmarks mest velstående menn, men ble stadig mer svekket økonomisk på grunn av gjeld han opparbeidet seg under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen. I 1790-årene opplevde Von Hemert en viss oppgang, men den var bare kortvarig og han ble slått konkurs i 1805.²³¹ I Ada Polaks kundeoversikt til meglerhuset Wolffs & Dorville er det oppført at von Hemert

skyldte rundt 15 000 pund til fem forskjellige engelske handelshus. Det nevnes også at von Hemert under konkursoppgjøret bare betalte en liten sum til statskassen, og at det meste av de gjenværende midlene ble betalt til kreditorer.²³²



Under den franske revolusjonskrigen blir antallet brev som sendes von Hemert halvert, mens Herlofsen holder stadig mer kontakt med en annen megleraktør som heter Jeppe Prætorius (1745-1823). Prætorius var grosserer og skipsreder og befant seg i eliten i Københavns handelsborgerskap og ble valgt til den eldste i Grosserersocietetet i 1802. Han begynte sin karriere i Det guineiske kompani, og etablerte senere sitt eget handelshus som deltok i oversjøisk handel. Prætorius var en viktig aktør når det Det østersøiske-guineiske selskab ble likvidert i 1787. Da Napoleonskrigene rammet Danmark i 1807, ble hans handelshus rammet av motgang, men han klarte å holde virksomheten i gang. Virksomheten til Prætorius ble videreført av hans to sønner Henrik Frederik Prætorius (1783-1862) og Jacob Christian Prætorius (1784-1859).²³³

I et brev til Prætorius 17. februar 1795 er det beskrevet hvilke forretninger han og Herlofsen gjorde sammen. Herlofsen begynner brevet med at han har problemer med å få innløst vekslere til en verdi av 4000 riksdaler på grunn av «inntrufne uroligheter i Holland». Herlofsen skriver at han vil vente med løse ut vekslene til forholdene har roet seg i Holland, da han håper å få dem løst ut til høyeste kurs, selv om han ikke forventer at det vil skje med det første.

Et annet spørsmål som tas opp i brevet er at Prætorius kan tilby Herlofsen et «anseelig parti» med rødvin og hvitvin fra Bordeaux som skal selges på en offentlig auksjon i mars måned.

Prætorius kan selge vinen til Herlofsen for en rimelig pris, og Herlofsen bestiller fire oksehoder med rødvin og ett oksehode med hvitvin til egen bruk.²³⁴ Men Herlofsen understreker at vinen bør være god. I tilfelle det ikke utloddet de mengdene vin Herlofsen ønsker, vil han kjøpe 10 av 12 oksehoder om prisene er moderate.

En tredje sak Herlofsen tar opp med Prætorius er et mulig kjøp av skipet «Hertug Ferdinand» som har vært tre ganger til auksjon uten at det har kommet bud. Herlofsen mener prisen på 6000 riksdaler er for høy, og tilbyr å kjøpe det for 5500 riksdaler.

Brevet til Prætorius viser at sistnevnte er en forretningsforbindelse som gjør en rekke tjenester for Herlofsen, noe som inkluderer handel på vekselmarkedet, samt kjøp av vin og hele skip. Prætorius både gir informasjon om markeder, og deltar i kjøp og salg i vidt ulike bransjer. Det kan da argumenteres for at han inntar en meglerrolle, der han er en nøkkelaktør for å få adgang til flere markeder.

I brevet til Prætorius henvises det til at finansmarkedet i Nederland er ustabil og derfor risikabelt å gjøre investeringer i for året 1795. I januar samme år ble Den bataviske republikken opprettet etter franske styrker okkuperte landet og ble frem til 1806 en alliert av Frankrike. Ustabilitet i markedsforhold kan derfor ha inntruffet som en konsekvens av grunnleggende samfunnsendringer. Det kan også være en årsak til at Herlofsens brev til sin hovedsamarbeidspartner Weddik & Wendel i Amsterdam ble halvert under Den franske revolusjonskrigen. Samtidig blir brev sendt til en ny aktør med firmanavnet Jan Teengs & Zoon som har base i byen Edam. Det finnes svært lite dokumentasjon på hvordan firmaet Weddik & Wendel utviklet fra 1795. Men det finnes en henvisning til at firmaet i sammenheng med at finansminister grev Herman Wedel-Jarlsberg ble stilt for riksretten i Odelstinget i 1821. Der ble han tiltalt å ha for statskassens regning, uten autorisasjon, godkjent eksport av tiendekobber, koboltblåfarge og arsenikk til handelshuset Weddik & Wendel i Amsterdam. Wedel ble avkrevd tapet statskassen led da Weddik & Wendel gikk konkurs.²³⁵

I året 1795 sender imidlertid Herlofsen kontinuerlig brev til Weddik & Wendel, noe som blant annet går frem av et brev datert 28. april, som er adressert til kaptein Nicolaj Juell Herlofsen. Der blir han instruert om å selge en ladning til salt i Amsterdam mot å få betaling i veksler hvis kursen er gunstig. Hvis ikke må han oppsøke Collett & Gram i London hvor han må forhøre seg om priser. Han kan også ta kontakt med broren Herlof og Gierulf Bøeg som vil

ankomme London samme uke. Kaptein Juell Herlofsen blir til sist bedt om ta med seg tilbake fuglekjøtt og hvetemel på tilbaketuren.

Collett & Gram blir i brevet til kaptein Juell Herlofsen omtalt som et alternativ sted å selge en last for vekslar. Men allerede da begynner Herlofsens samarbeidspartner å skifte status som del av et europeiske meglernetverk. Denne endringen skjedde da John Collett trakk seg ut av firmaet Collett & Gram i 1793, og flyttet tilbake til Norge. Dette kan ha ført til at Hans Herlofsen i større grad tok tidligere til andre aktører i den siste oppgangsperioden. Under Den franske revolusjonskrigen blir antallet brev Herlofsen sender til Collett & Gram mer enn halvert. Han sender i tillegg stadig flere brev til James Wright, Andreas Gram i London, Wolffs & Dorville og John Collett i Christiania. Et par brev ble dessuten sendt til John Edwards i Hayle, Cornwall ²³⁶og ett enkeltstående brev ble sendt Henry Robson.

Antallet brev som sendes til Nicolai Benjamin Aall og Jacob Aall i Porsgrunn dobles Herlofsens andre oppgangsperiode. Året 1795 innebar dessuten en annen viktig endring i grunnstrukturene i Herlofsens forretningsnettverk. Stian Herlofsens dødsfall nevnes i et brev til Nicolai Benjamin Aall datert 1. desember 1795. Der skriver Herlofsen at brorens død ikke har vært innrapportert før denne datoen. I brevet nevnes også at kaptein Holders har ankommet Drammen med skipet «Printz Frederik» og at han har startet lasting tidnok før det er blitt en risiko for at skipet fryser inne da isen legger seg over fjorden. Det kunne eventuelt ha skapt tap for Herlofsen. I brevet finner vi dermed en bekreftelse på at Herlofsen kunne sende skip på seilaser også i vintersesongen. Aall kan selv bestemme hva slags pris det skal tas for frakten av trelast fra Dammen til Irland. Herlofsen ber han ta hensyn til at utgifter til proviant og mannskap er høye. Herlofsen viser til at kaptein Vauvert har nettopp seilt med en god vind samme dag etter å ha blitt utrustet med proviant og penger beløpende til 80 riksdaler. Herlofsen oppgir ellers at han har bestilt ankertau som Aall ikke trenger å betale for, men Herlofsen vil gjerne at han assisterer kaptein Holst med å betale for skipets utgifter. Til sist skriver Herlofsen at han sender Aall et regnskap for mellomværende mellom de to ved årets slutt. Brevet vitner om at Herlofsen samarbeidet tett med Aall, særlig når det gjaldt lasting og lossing, utrustning av skip og koordineringsarbeid knyttet til seilaser fra Drammen til Irland. I brevet går det også frem at Aall inntar også en selvstendig rolle da han selv kan ordne prissetting for frakten av trelast.

Det skjer også en økning i antall brev som sendes til Johan Widerø Thorning, som opererer med base i Trondheim og svogerne Jørgen Flood (1743-1803) som oppholdt seg i Christiania og Arendal og Christen Flood i Skien. Førstnevnte var skipsreder og drev med

krambodhandel og også korn- og matvarehandel og var gift med Hans Herlofsens søster Inger Susanne Herlofsdatter (1738-1800).²³⁷ Christen Flood (1756-1832) var som broren også kjøpmann og skipsreder.²³⁸

I tillegg er Caspar von Cappelen (1762-1823) i Drammen i stadig økende kontakt med Herlofsen i den siste oppgangsperioden. Sistnevnte var sagbrukseier og trelasthandler som anla egen reperbane i 1806. Herlofsen sendte også brev til broren Peder Cappelen (1763-1847), som også var trelasthandler i Drammen og fabrikk- og godseier.²³⁹

Men i samme periode holder Herlofsen stadig kontakt med Johannes Arbo, en annen kjøpmann i Drammen, som han tidligere har vært en samarbeidspartner i mellomperioden. Men selv om flere aktører trer inn i bildet i den andre oppgangsperioden, sender Hans Herlofsen som han gjør i mellomperioden, regelmessig brev til sine hovedkontakter i Norge Adam Steen, Nicolai Benjamin Aall, Jacob Aall og Daniel Isaachsen. Regelmessig kontakt holder han også med sine hovedkontakter i Danmark, Nederland og Storbritannia. Men antallet utsendte brev til dem er ikke i samme omfang som ni år tidligere.

I den siste perioden sender Herlofsen flere brev enn tidligere til sine sønner Peter og Edward. I samme periode tok sønnen Peter Diderik Stelling Steen Herlofson mer kontroll over virksomheten til farens handelshus. Peter var også en god kandidat til denne oppgaven da han stod i nær forbindelse med Herlofsens samarbeidspartner innen trelasthandelen i Porsgrunn, Nicolai Benjamin Aall. Peter ble allerede som 15-åring opplært innen handelsfaget da han ble utplassert i Aalls kontorer, og Diesen hevder Aall behandlet ham som om han var en sønn. Dette tette båndet mellom de to ble forsterket ytterligere da han giftet seg med Constance Aall i Porsgrunn i 1800.

Hans Herlofsens tiltro til sin sønn kom tydelig til uttrykk ved at han i 1796 gjorde Peter, som da var 19-år, til skipsreder da han kjøpte farens skip «Neptuni Galley» for 4000 riksdaler.²⁴⁰ I 1797 kjøpte også Peter en fjerdepart i farens skip «Haabets Anker». Partene ble noen år senere riktignok solgt tilbake til faren, men da fikk han til gjengjeld fjerdeparten i det mye større skipet «Cron Prindz Friderich», og også en fjerdeparten i skipet «Justitia» for henholdsvis 2500 og 1500 riksdaler.²⁴¹ Slike oppkjøp gjorde at han kunne sikre seg borgerskapsstatus i Arendal, hvor han ble registrert som kjøpmann i 1799.²⁴² Da Hans Herlofsens døde i 1801 ble sønnen Peter sikret flere skipsparter i de to sistnevnte skipene, og overtok skipet «Jupiter», samt at han fikk en fjerdepart i skipet «Eenigheden» som forliste i 1802.²⁴³

6.4 Kaprede skip i Herlofsens flåte

Under den franske revolusjonskrigen var kapringer en konstant fare som norske redere måtte forholde seg til. En slik risiko ble skjerpet da Frankrike erklærte krig mot Storbritannia i 1796, noe som medførte at last av britisk opprinnelse i nøytrale skip skulle oppbringes. En rekke skip fra Danmark og Norge ble som en konsekvens oppbrakt i 1798 og 1799. Risikoen for redere ble fulgt av dansk-norske myndigheter. I 1799 ble det sendt ut krigsskip for å bekjempe tripolitanske pirater og krigsskip ble satt i konvoitjeneste i Vest-Europa. I Agder ble tiltak for å bekjempe kapervirksomhet svært synlig da konvoier som skulle til Middelhavet samlet seg utenfor Flekkerøya i Kristiansand. I siste del av krigen ble det i økende grad Storbritannia som stod for kapringer da britiske skip blokkerte kysten av Nederland og Frankrike. Ved inngang til 1800 ble 156 dansk-norske skip oppbrakt av engelske skip. Året etter ble ytterligere 149 dansk-norske skip beslaglagt.²⁴⁴ Men krigen førte også til et økt tilsig av skip fra utenlandske kapere som ble solgt som priser i Norge, noe som ifølge Mykland bidro til en fornying og utvidelse av den norske handelsflåten frem til 1807.²⁴⁵

Hvilke konsekvenser fikk en slik situasjon for Hans Herlofsen og hans familie? Diesen forteller at Herlofsens skip «Nordstiernen» ble oppbrakt av den engelske fregatt Shannon i 1801. Dette førte imidlertid ikke til en alvorlig situasjon verken når det gjaldt økonomi eller liv og helse. Mannskapet ble satt i land i Egersund og skipet ført til Yarmouth, men Herlofsen fikk det tilbake ikke for lenge etter.²⁴⁶

Flere opplysninger om kapringer av Herlofsens skip er gjort tilgjengelig av Sætra og Tveite gjennom deres søk i arkivene i Departementet for udenlandske anliggender 1678-1848. Flere av skipene de har ført opp i tabeller over kaprede skip under Den franske revolusjonskrigen kan ha vært en del av flåten til brødrene Stian og Hans Herlofsen. I tabell 12 (appendiks) går det frem at i 1793-1794 ble skipene «Providentia», «Fortuna» og «Trende søstre» kapret og oppbrakt i England. Det første skipet, som blir ført av en viss Torkelsen som kaptein kan ha tilhørt Stian Herlofsen. De to siste kan vært en del av Hans Herlofsens flåte, ikke minst fordi kapteinene Kirkegaard, Fasmer og Hagerup er nevnt i brev i kjøpmannsbøkene til Herlofsen. I årene 1795 og 1796 blir skipet «Providentia» oppbrakt i England to ganger, ført av kapteinene Cock og Jansen. «Fortuna» blir kapret for andre gang, denne gang med en viss Petersen som kaptein. Et annet skip kalt «Enighed» blir også kapret, ført av kaptein Smidt, et skip som også kan ha tilhørt Hans Herlofsen da han eide et skip med likelydende navn.

Fra 1797 til 1801 blir *Providentia* kapret og oppbrakt for tredje og fjerde gang, denne gangen ført av en viss Gabriel Faye. Et annet skip kalt «Resolution» og «Resolute», ført av kapteinene Hansen og Madesen har også et likelydende navn som et av Stian Herlofsens skip. Skipet «Trende søstre» blir kapret og oppbrakt i England for annen gang, og det blir også tre skip andre skip som kan ha tilhørt Hans Herlofsen: «Haabets Anker», «Nordstjernen» og «Ebenezer» ført av kapteinene Laraag, Brekke og Wathne. Et skip som het «Ejner Tambarskjelve» ført av kaptein D.S. Booge, blir også oppbrakt. Det kan ha tilhørt Herlof Stiansøn Herlofsen, sønnen til Stian Herlofsen.

«Providentia», som er det skipet som har vært utsatt for hele fire kapringer, fra 1793 til 1801, var på seilas fra byer på Sørlandet eller Oslofjorden (Mandal, Langesund, Farsund, Drammen) til byer i Frankrike (Dunkerque, Brest), Spania (Barcelona) og England (Falmouth).

«Fortuna» ble kapret tre ganger fra 1793 til 1796 mens det er på vei til Genoa i Italia fra København og Ancona i Italia og under en seilas fra Porsgrunn til den britiske kanalen.

Skipet «Trende søstre» blir kapret to ganger fra 1793-1801 mens det er på seilas fra Bergen til Le Havre i Frankrike og fra Hammerfest til Barcelona i Spania. «Ebenezer» blir også kapret to ganger fra 1797 til 1801, en gang på vei fra Drammen til Dortmund i Tyskland. «Haabets Anker» ble kapret mens det seilte fra London til Tønsberg i samme periode. Ruten til «Enighed» er ikke oppført. «Resolutionen», som jeg går ut fra er Stian Herlofsens skip, blir kapret to ganger fra 1797 til 1801, én gang fra Dortmund til Flekkefjord, og en annen gang fra Amsterdam til Mandal. Herlof Stiansøn Herlofsens skip «Ejner Tambarskjelve» seilte fra Trondheim til Amsterdam i Nederland.

I 10 av 18 tilfeller med kaping kan skipene gå fri uten omkostninger, eller ved å betale omkostninger. Bare ett av skipene er ført opp som prisedømt, og kun i ett tilfelle blir lasten solgt. I tre tilfeller er det ikke kommentert hva som ble det endelige utfallet av prisedom-sak og i tre saker er det ikke ført opp noen bemerkning om skipet.

Under Den franske revolusjonskrigen opplevde Stian Herlofsen og Hans Herlofsen at deres skip ble kapret 18 ganger i løpet av åtte år, noe som innebærer at de mistet inntektene på sine skip gjennomsnittlig to ganger per år. Et skip kan ha blitt holdt over flere måneder, hvis ikke år, i en engelsk havn med fullt mannskap som skulle ha lønninger og forsyninger. Lasten i skipet ble heller ikke omsatt. Men om dette utgjorde en betydelig belastning, samlet sett for Herlofsens handelshus, det er kanskje mindre åpenbart, da han hadde et titalls skip til disposisjon i denne perioden, selv om det kan innvendes at flere av dem var i ferd med å bli

solgt til hans barn. Siden mange av kapringene kom relativt sent i Hans Herlofsens karriere, er det mulig at konsekvensene av kapringene falt i større grad på hans barn. Stian Herlofsen, som hadde en betydelig mindre flåte enn sin bror, kan derimot ha vært mer sårbar når hans skip og mannskap ble uvirksomme i engelske havner.

7.0 Nettverkene og virksomheten til Herlofsen over tre perioder

I kjøpmannsbøkene til Hans Herlofsen kan vi få innsikt i hva slags nettverk han var en del av. Det får vi gjennom brev som han sendte til sine familiemedlemmer, leverandører av trelast, kapteiner som førte skipene, samt kontakten han hadde med kjøpmenn i ulike havner og ga Herlofsen informasjon om markedsutvikling.

Brevene til Herlofsen kan legges til analyser av seilaser som ble gjennomført i enkelte år, over tre perioder. Ved å kombinere både kvalitative og kvantitative data er det da mulig å få et innblikk i nettverket Hans Herlofsen var knyttet opp til. Kapitlene fire, fem og seks beskriver bevegelsene til en rekke kapteiner og skip som gjorde oppdrag for Hans Herlofsen. To nettdatabaser har i tre forutgående kapitlene utgjort et grunnlag for å kunne dokumentere hvor skipene har seilt, hvem som deltok på seilasene og hvilke nettverk som muliggjorde slike seilaser. Foruten å ta i bruk data fra nettdatabaser er det også lagt til opplysninger fra tidligere upublisert forskning om norsk maritim historie på 1700-tallet og historiefaglig litteratur.

Historiene til hver enkelt kaptein og skip bidrar til å gi innblikk i kompleksiteten til nettverkene Herlofsen inngikk i, som bestod av en tett vev mellom kapteiner, redere, kjøpmenn og meglere. Innenfor en slik ramme kunne aktørene ha rike muligheter til å gjøre gode forretninger, eller nå en høyere sosioøkonomisk posisjon. Dette kunne bli gjort karriereveien eller via giftermål, eller begge deler. Men det er samtidig klart at sosial mobilitet stod sterkest innad i familien.

Et fellestrekk ved seilasene over en tre årsperiode er at Herlofsens handelshus i vesentlig grad hvilte på handel med trelast og nettverk med base i havner på de britiske øyene. Men Herlofsens skip gjorde også et betydelig antall seilaser til Middelhavet, øyer i Nord-Atlanterhavet og havner i Nord-Amerika. Jeg har satt opp tabeller over skipstrafikk i tre havner i Norge hvor det var hyppige anløp av skipene til Herlofsen: Arendal, Drammen og Porsgrunn. Det var særlig trelast som ble eksportert til Storbritannia fra de to sistnevnte.

Den tydeligste virkningen av krigshandlinger var at Herlofsen var at han bygde flere skip, som et svar på høyere etterspørsel på fraktmarkedet. Funn i nettdatabasen Navigocorpus viser

dessuten at både Hans Herlofsen og Stian Herlofsen utsatte sine skip for risiko i form kaping fra både amerikansk og engelsk hold i den første perioden. De gjorde de ved sende skip til henholdsvis Newfoundland i 1779 og andre havner i Nord-Amerika i 1782.

Men når det gjelder den første krigsperioden er det ikke mulig å dokumentere hva slags innvirkning krigen hadde på Herlofsens nettverk, bortsett fra det utgjorde en formativ fase for hans handelshus. Nettverkene som Herlofsen støttet seg til både under Den nordamerikanske uavhengighetskrigen og i den etterfølgende fredsperioden forble i all vesentlighet uendret i disse periodene. Et viktig holdepunkt i en slik sammenheng er for eksempel at Peter van Heemert både var medinvestor i bygging av Herlofsens skip og mottaker av sjøpass i første krigsperiode. Det burde indikere at Van Hemert var en som samarbeidet med Herlofsen på mange områder fra et tidlig stadium. I mellomperioden er han den som mottar flest brev fra Herlofsen, og sett under ett utgjorde han nok en grunnstein for virksomheten i Herlofsens handelshus i de to første periodene. Det samme er nok sannsynligvis tilfellet for Weddik & Wendel og Collett & Gram. Men jeg tar forbehold at det nå kun foreligger etterlatte brev fra mellomperioden til å dokumentere hvilken kontakt de hadde med Herlofsen i en tidlig fase.

Mine undersøkelser tyder ellers på at det under Den franske revolusjonskrigen kan ha blitt gjennomført flere seilaser enn når det var fred. Det gjelder også seilaser kapteinene Herlofsen gjorde med ukjente skip. Hvis en sammenligner seilasene gjort med Herlofsens skip i årene 1786 og 1794, var destinasjonene for seilasene i det siste året i større grad havner i Nederland. Dette kan tyde på at Herlofsen kunne knytte seg til og oppnå større fordeler av nettverkskontakter der i krigstid. Men samtidig blir brev som blir sendt til samarbeidspartneren Weddik & Wendel halvert under Den franske revolusjonskrigen. I og med at Storbritannia innførte en blokad av kysten av Frankrike og Nederland i siste del av Den franske revolusjonskrigen er det også grunn til å forvente at Herlofsens handel med Nederland ville ha stoppet opp få år etter 1794. At det er vesentlig færre brev som blir sendt til samarbeidspartneren Collett & Gram i London, og at han etter mellomperioden ikke sendte brev direkte til irske kjøpmenn, kan også skyldes krigssituasjonen. En liknende utvikling er tilfellet når det gjelder kontakten med kjøpmenn Herlofsen hadde langvarig kontakt med sør for Kapp Finisterre. Herlofsen slutter i all vesentlighet å sende brev til dem direkte etter mellomperioden. Særlig forretningsforbindelser sør for Kapp Finisterre har jeg ikke funnet tilstrekkelig informasjon om når det gjelder identitet og hvilken rolle de hadde i havnene de opererte i. Likevel har jeg inkludert dem i oppgaven for å avdekke antallet nettverksnoder

Herlofsen støttet seg til utenfor Europa. Videre forskning kan gi flere svar om identiteten til disse forretningsforbindelsene.

En viktig faktor som kan ha påvirket en reduksjon i utsendte brev til Collett & Gram var at firmaet var i ferd med å bygges ned og nye aktører tok over nisjen til meglerfirmaet. At Herlofsen nærmest sluttet å ha direkte kontakt med irske kjøpmenn kan skyldes at han ville satse på andre området enn på trelasthandel med Irland, selv om en slik handel ble opprettholdt under Den franske revolusjonskrigen. Eventuelt kan en forklaring være at han delegerte oppgaven med å ha direkte kontakt med kjøpmenn til andre kjøpmenn eller meglere.

Krigskonjunkturer påvirket også Herlofsens en av næreste samarbeidspartnere i København. Peter von Hemert, fikk stor gjeld som en konsekvens av nedgang i skipsfart etter Den nordamerikanske uavhengighetskrigen. Dette førte til at van Hemert ble varig svekket som megler og reder, noe som førte til at Herlofsen måtte finne flere samarbeidspartnere, særlig i den andre oppgangsperioden.

Det er dermed mulig å konkludere med at en vesentlig endring skjedde med relasjonen Herlofsen hadde med tre viktige samarbeidspartnere i tre finans- og shippingsentre i Nord-Europa i mellomperioden og den andre oppgangsperioden. Herlofsen sluttet å sende brev til Collett & Gram i 1796 og Weddik & Wendel i 1800. Andre oppgangsperiode varte i åtte år. Det mangler brev fra rundt tre år, og at det ble sendt ut færre brev kan imidlertid delvis forklares på grunn av manglende dokumentasjon. Men på den annen side er det også grunn til å stille spørsmål om bortfall av brev tilsvarende fire år kan forklares med manglende brevkopier fra to år. Til sammenligning mangler det kun rundt et halvt år med brev fra 1785, i mellomperioden, som varte i sju år. Mine anslag på reduksjon i utsendelse av brev baserer seg da på at jeg sammenligner antallet brevutsendelser i en periode på fem år med annen som utgjør seks og et halvt år.

I en slik sammenheng kan det være viktig å lese reduksjonen av brevutsendinger i lys av ytre og indre omstendigheter. De ytre omstendighetene var en britisk blokade av Nederland og antagelig forvanskede forhold for postgang i Europa. Indre omstendigheter kan være John Colletts oppbrudd med Collett & Gram, Peter von Hemerts forverrede økonomiske situasjon etter Den amerikanske uavhengighetskrigen og Hans Herlofsens nedbygging av egen rolle i handelshus i årene før han døde. Dette er forhold som kan ha ledet til nye former for samarbeid og nettverksdannelse.

De grunnleggende endringene i Herlofsens nettverk skjedde samtidig med at Bernstorff ledet en defensiv nøytralitetsperiode frem til sin død i 1797. I en slik sammenheng er det påfallende at skipene i flåten til brødrene Herlofsen i stadig økende grad ble kapret mot slutten av Den franske revolusjonskrigen. Da kom Danmark-Norge kom i et motsetningsforhold til Storbritannia på grunn av den nye politikken som ble ført under kronprinsen Fredrik. Det er sannsynlig at dette fikk konsekvenser for brødrene Herlofsen da undersøkelsene til Sætra og Tveite viser at samtlige skip med oppbrakt i engelske havner. De ble da utsatt for samme risiko på grunn av den dansk-norske statens politikk, som de fleste andre redere i samme tidsperiode som opererte i Vest-Europa.

Nettdatabasen Navigocorpus har gitt nye perspektiver på tidligere forskning. Gjennom databasen har jeg avdekket at blant de algeriske sjøpassene som ble innvilget Hans Herlofsen og hans bror Stian Herlofsen i den første krigsperioden, ble nærmest samtlige brukt til seilaser samme året de ble innvilget. Toll- og anløpslister har ellers gitt verdifull informasjon om hvilke av Herlofsens skip som eksporterte trelast fra Drammen. Dette er opplysninger som jeg ikke kan hente ut fra nettdatabasen Navigocorpus, noe som tyder på at ikke alle data om europeisk skipstrafikk på siste del av 1700-tallet er samlet på ett sted.

Samtidig er det verdt å merke seg at handelen på Karibia og Middelhavet foregikk kontinuerlig i alle de tre periodene. Herlofsen var også i disse tre periodene kontinuerlig knyttet opp til meglere, særlig i København. De kunne med sine forretningsforbindelser legge til rette for handel med Dansk Vestindia, øyer i Nord-Atlanterhavet og Middelhavet.

Jeg tar likevel høyde for at det er flere seilaser som ikke er blitt kartlagt, og hvis disse blir avdekket i større grad, kan det gi andre resultater. At mange seilaser som er registrert i toll- og anløpsregisteret, ført av kapteiner som var i Herlofsen tjeneste, ikke er oppført med skipsnavn, kan tyde på at det er tilfelle.

Stikkprøvene fra de tre periodene kan gi innsikt i hvem som var Herlofsens nære samarbeidspartnere til Herlofsen, og hvem som deltok i handelen på grunn av markedet ble påvirket av tilbud og etterspørsel. Midlertidige samarbeidspartnere kan være de som mottok brev kun én gang fra Herlofsen. Stikkprøver av brev relatert til forretningsperioder i år seilasene skjedde gir innsikt i hvilke varer som ble fraktet på ulike ruter og hvilke økonomiske rammevilkår maritime handel foregikk under. Men stikkprøvene fra de tre periodene gir ikke nødvendigvis et helhetlig og endelig bilde av Herlofsens virksomhet og nettverket han var knyttet til.

Herlofsens forretningsforbindelser kan deles tre ulike kategorier: mottakere av brev som var kjøpmenn og redere, som kan betegnes som «meglere» og «mellommenn», og de som iverksatte ordre eller tolket ordre fra Herlofsen, som var kapteinene. Herlofsen skrev hovedsakelig brev på dansk til disse aktørene, men også brev på engelsk, fransk og nederlandsk, som stort sett var kjøpmenn.

Som det fremgår i tabell 13, 14 og 15 (se appendiks) er det enkelte aktører Herlofsen hadde langt hyppigere kontakt med enn andre i perioden 1785-1801. Blant handelsmenn og trelasthandlere i Norge var det særlig tilfellet når det gjaldt Adam Steen, Jacob Aall, som var broren til Constance Aall og hennes far Nicolai Benjamin Aall. I Norge var dette aktører som Herlofsen var mest i kontakt med. I Norge ble forretningsdriften dermed i stor grad holdt innenfor en relativt nær familiekrets, med noen få unntak. Den innenlandske virksomheten var gjerne knyttet til oppkjøp og transport av råvarer og lagring før eksport til utlandet, havne- og rederivirksomhet, som innebar koordinering av lossing og seilaser innen Norge og til utlandet. Selv om det ikke går frem av antall utsendte brev, er det også trolig at kjøpmennene Peder Anker (Christiania) og Wollert Crohn (Bergen) samt Catharina Meincke Lysholm (Trondheim) kan ha hatt en meglerrolle, om enn begrenset, i nettverket Herlofsen var knyttet opp til.

De som Herlofsen var hyppigst i kontakt med kan beskrives som en type «meglere», aktører som la premissene for hvordan de videre grenene Herlofsen var tilknyttet til, kunne gjøres til en del av hans utenrikshandel. De kunne i mange tilfeller være rene formidlere av kontakter og markedsinformasjon samtidig som de også deltok i bestemte typer handel og rederivirksomhet. I en slik sammenheng var det viktig at en megler kunne holde oversikt over pålitelige og rimelige leverandører av varer og tjenester, og holde oversikt over trender når det gjaldt etterspørsel og tilbud på markeder i Europa og i Nord-Amerika. I Norge var Adam Steen i en særposisjon som megler, mens i utlandet var det særlig Peter van Hemert, Weddik & Wendel og Collett & Gram som var de næreste samarbeidspartnere til Herlofsen. Niels Ryberg inntok også en slags meglerposisjon blant utenlandske kontakter selv om han var ikke blant de som mottok flest brev fra Herlofsen.

Samarbeidspartnere i København, London og Amsterdam tok seg av både mottak og videresalg av varer som ble fraktet på Herlofsens skip, men også forsikring og finansiering av drift av operasjonene til Herlofsens handelshus, i form av kreditt og vekslere. Enkelte av dem var også kjent for å ha kompetanse innenfor spesielle nisjer, der Von Hemert og handelshuset Ryberg er et godt eksempel. Dette åpnet dører for Herlofsen innen handel på Dansk Vestindia.

Von Hemert deltok også som en aktiv partner innen skipsbygging, noe som førte til at lokale skipsbyggere i Arendal involvert, som Halvor Thomasson Riiber. Også Ryberg hadde gode kontakter med miljøer som drev handel på Dansk Vestindia, og han hadde også spesielle ferdigheter innen bankvirksomhet og forsikring. Noe som imidlertid er påfallende ved de som Herlofsen var i kontakt med blant de øverste sjiktene i Danmark-Norge, var at det nærmest ikke var noen av brevmottakerne i denne gruppen som var embetsmenn. Det kan være nærliggende, på basis av dokumentasjonen som foreligger, å konkludere med at Herlof nesten utelukkende omga seg med et rent handelsnettverk.

På mindre handelssteder fikk beslutningene Herlofsen og samarbeidspartnere fattet konsekvenser for de mellommenn som kjøpte og omsatte varer han fraktet på skipene sine. I kjøpmannsboken til Herlofsen finner mange slike aktører, som jeg velger å karakterisere som mellommenn. I Agder stod Herlofsen nær næringslivsaktører som Daniel Isaachsen (Kristiansand), Søren Dedekam (Arendal), Ellef Næskil (Arendal), Morten Juell (Arendal), Hans Smith (Froland) og Johannes Fürst (Arendal) Knud Westly (Tvedestrand), Valentin og John Ditlev Fürst (Risør). Isaachsen står nok i sin egen rett som meglere i norsk sammenheng, innen handel på Karibia og sistnevnte innen trelasthandel. Men jeg velger å plassere dem på mellomnivå siden de ikke utøvde noen stor innvirkning på beslutninger som ble fattet på et strategisk nivå i Herlofsens handelshus. Slike kontakter fantes i et stort omfang i hele Oslofjorden og på Skagerakkysten av Østlandet og i et stort antall havner i Kattegat og Østersjøen. Nettverkskontakter på mellomnivå i disse havområdene har jeg imidlertid ikke valgt å granske nærmere. De hadde ikke en avgjørende betydning for å muliggjøre seilaser i periodene som er blitt redegjort for tidligere i oppgaven.

Med utgangspunkt i seilaser gjennomført i tre ulike perioder har jeg vektlagt å skape et innblikk i hva slags nettverk Herlofsen hadde bygget ut på mellomnivå på De britiske øyene og Karibia, havner i Nord-Atlanterhavet sør for kapp Finisterre og i Middelhavet. Gjennom brevanalyser har jeg kunne avdekket hva slags samhandling hadde med slike forretningsforbindelser. I tillegg har jeg avdekket hvor hyppige Herlofsen sendte brev til slike aktører.

På de britiske øyene samarbeidet Herlofsen med en rekke «mellommenn». I kapittel fem og seks har jeg gitt innsyn i det mangfoldet av aktører som var involvert for å kunne opprettholde konkrete seilaser, og for å holde i gang handel med hver enkelt havn.

Hvis skip seilte sør for Kapp Finisterre i Nordvest-Spania måtte kapteiner kjøpe sjøpass for å redusere risikoen for å bli utsatt for sjørøvere fra Berberstatene i Nord-Afrika. I dette vidstrakte geografiske området fantes en rekke handelsmenn som handlet med Herlofsen. I likhet med trelasthandlerne i Irland mottok denne gruppen nesten utelukkende brev fra Herlofsen i mellomperioden.

Tellingene av brevene gir en mulighet til å kartlegge den fulle rekkevidden av noder som Herlofsens nettverk bestod av, og hvordan nettverkene spredde seg over en rekke havner i bestemte havregioner. Tellingene av brev som er sendt ut til mottakere jeg har nevnt over bekrefter langt på vei de konklusjoner Sverre Diesen har gjort om Herlofsens nettverk, og jeg har dokumentert Disens hovednarrativ om Herlofsen gjennom stikkprøver og analyser. Mine undersøkelser har også bidratt til å kartlegge endringer kontakt mellom enkelte aktører. Jeg har også kastet noe mer lys inn over underskogen av forretningsforbindelsene lenger nede i rekken, som befant seg på nivåer under meglernes.

8.0 Herlofsen som en nettverksaktør

Historikeren Ola Teige påpeker at historikerne Antoni Maczak, Hans-Heinrich Nolte og Gunner Lind er enige i at politiske klientsystemer var et bærende element i den eneveldige statens makt, og at sentralmakten gagnet på å opprettholde klientsystemet. Av en slik grunn kan klientvesenet ses på som en maktteknologi, som ble brukt av makthaverne til å løse en rekke oppgaver. Klientelisme var ifølge Maczak, Nolte og Lind spesielt effektivt når det gjaldt å integrere regioner og grupper inn i sentraliserte stater som var i stor vekst i tidlig nytid. Men Teige innvender at annen forskning også peker på at eksistensen av ulike nettverk i en stat eller en organisasjon ofte var kilde til ustabilitet på grunn av stadige klikkdannelser, rivaliseringer og konflikter. Et viktig årsak til at det skjedde var at forståelsen mellom patron og klient var personlig, uformell og ofte skjør, forhold kunne da ofte bli oppløst med emosjonelle anklager om utakknemlighet og svik.²⁴⁷

Ustabiliteten ved klient-patron-relasjonen mener Teige fant sin årsak i at gjensidig utveksling av ressurser foregikk med en tidsforskyving. Det innebærer at mens en klients belønning (nåde og hjelp, ofte i form av ansettelse) lå i fremtiden, var det patronen som fikk utbytte (tjeneste og lojalitet) noe som foregikk fra begynnelsen av forholdet. Derfor måtte klienten stole på sin velynder, selv om det kunne føre til et usikkert liv. Hvis patronen døde eller klienten mistet dennes gunst, kunne han lett stå uten ressurser.²⁴⁸ Et annet negativt aspekt ved klientvesenet på 1700-tallet kunne være en tendens mot at den la til rette for korrupsjon og

manglende skille mellom embete og person. Sett fra et slikt perspektiv konkluderer Teige med at klientilisme kunne virke både integrerende og splittende i det politiske systemet i tidlig nytid.²⁴⁹

Øystein Rian har ellers påpekt at eliten i Danmark- Norge var svært integrert på mange områder. Det kulturelle spranget mellom den norske embetsstanden og eliten i hovedstaden København var ifølge ham svært liten. For Rian utgjør de én og samme gruppe, en dansk-norsk embetselite. Men samtidig hadde de lokale embetsmennene et stort spillerom, og det var utfordrende for kongemakten å kontrollere dem effektivt. Rian legger i en slik kontekst til grunn at embetsmenneses sosiale bånd kunne virke både standsskapende og standssprengende.²⁵⁰ Patron-klient forhold kan fra et slikt perspektiv hatt en avgjørende betydning for politiske og økonomiske rammevilkår for aktører i elitenettverk i Norge på 1700-tallet.

Men hvilke type relasjoner ga på 1700-tallet de meste gunstige virkningene for aktører utenfor embetsmannstanden? En som forsøkte å finne svar på liknende spørsmål med relevans for nettverk i et mer moderne samfunn var sosiologen Mark S. Granovetter. Han gjorde en begrenset analyse av egosentriske nettverk²⁵¹ i en amerikansk småby og stilte i sin analyse spørsmål ved om vertikale sterke bånd er avgjørende for å skape maktgrunnlag og forme beslutningsprosesser, sammenlignet med horisontale svake bånd. Et velfungerende nettverk er ifølge ham avhengig av en god balanse mellom effektive nettverk med sterke bånd på den ene siden og et utvidet nettverk med svakere bånd på den andre side, hvor sistnevnte har en fordel når det gjelder utstrekning og antall forbindelser.²⁵² Begge typer bånd kan ha vært avgjørende for hvilken nettverksinnflytelse et handelshus eller embetskjøpmenn var i besittelse av på 1700-tallet. Slike bånd kan videre undersøkes i lys av et vidt spekter av relasjoner.

Historikeren Ola Teige har analysert sosiale, økonomiske og politiske relasjoner blant handelspatrisiatet i Christiania 1660-1750. Da har han gransket karrierene til embetsmennene Gjerd Andersen, Peter Høyer og flere av byens tollere. Mange av dem var ofte som «embetskjøpmenn» å regne, da de var involvert i både næringsliv, politikk og offentlig forvaltning. Blant de eliteaktørene han har undersøkt er det enkelte som han mener har levd og virket fullstendig i tråd med klient-patron- modellen, mens det er andre som både er en del av en klient-patronrelasjon og andre typer relasjoner.

Teige konkluderer med at klient- og patronrelasjoner kan underordnes i en nettverksmodell. Med dette som utgangspunkt mener han det finnes fire varianter av relasjoner innenfor et

nettverk: slektskap (familie og svogerskap), vennskap (vennskap, kausjonsbånd), økonomiske relasjoner (faste handelsbånd, partnerskap, deleierskap) og patron-klient-bånd. Samtidig stiller han hierarkier som egen hovedkategori ved siden av nettverk. Denne modellen mener han kan være et godt redskap og et fungerende begrepsapparat for å operasjonalisere og beskrive uformelle og ikke-hierarkiske relasjoner mellom aktører i norske byeliter i tidlig nytid. Teige legger ellers til grunn at det er båndenes innhold og funksjon som bør undersøkes i en nettverksanalyse. Det stiller han i kontrast til fokus på nettverkene form og kvantitet, noe som han mener har vært mer utbredt innenfor sosiologiens formelle nettverksanalyse.²⁵³

Han velger å anvende en definisjon av nettverk, der han stiller følgende forutsetninger: at det i nettverk foregår utveksling og reproduksjon av ressurser (ulike former for kapital, tjenester, informasjon og innflytelse), at nettverket er et verktøy for sosial ekskludering og inkludering (rekruttering), samt at nettverket er oppbygd av aktører og båndene (relasjonene/forholdene) mellom dem.²⁵⁴

Historikeren Bård Frydenlund argumenterer i en analyse av handelspatrisiatet i Christiania at storborgere i Christiania med inngiftet slektskap stod i et «tettere» nettverk enn statsutnevnte amtmenn, eller sorenskrivere i kontekster som var preget av geografisk avstand og sjeldnere møtehyppighet. Videre mener Frydenlund at embetsmenn som var plassert mer perifert geografisk sett hadde mindre effektive nettverk enn nært beslektede storborgere i Christiania. Men samtidig påpeker Frydenlund at de kunne ha sterke bånd med hva han betegner som «signifikante» embetsmenn i København.»²⁵⁵ Frydenlunds analyse samsvarer også med hva Teige har påpekt, når det gjelder kjøpmenn på 1600- og 1700-tallet. Teige anbefaler at det bør gjøres et skille mellom sosiale nettverk og geografiske nettverk, noe han mener skiller form fra innhold.²⁵⁶

Selv om Herlofsen opererte i en tid og under forhold som bærer mange fellestrekk med de eliteaktørene Teige og Frydenlund har forsket på, finnes det likevel en fundamental forskjell. Herlofsens nettverk består nesten utelukkende av handelskontakter, med noen få unntak der han av og til har sendt brev til Stiftamtman i Kristiansand Fredrik Moltke, tollmyndigheter eller en petisjon til Kongen i København.²⁵⁷ Herlofsen var ellers avhengig av samarbeid med ulike typer embetsmenn administrasjonen i Danmark-Norges byer når det gjelder blant annet tolldeklarerer og for å kunne få innvilget sjøpass. Det er også visse tilfeller der Herlofsen var direkte involvert med aktører som skulle spille en fremstående rolle i embetsverket. Joachim Ebbell var i første krigsperiode medreder for skipet «Neptuni Galley». Senere skulle han bli

generalskipsmåler i Akershus stiftamt, der han kunne ha vært en verdifull forbindelse for Herlofsen.

Det vil nok også være sannsynlig at Herlofsen har øvet innflytelse på den dansk-norske staten indirekte gjennom sine kontakter med megleraktører i København eller gjennom liknende aktører i Norge. Men noen direkte kontakt mellom Herlofsen og myndigheter finnes det få spor av i kjøpmannsbøkene.

Teige og Frydenlund har gransket karrierene og livsløpene til embetsmenn som brukte sosiale nettverk for bygge opp sin posisjon i samfunnet. Teige har konkludert med at klient- og patronrelasjonene var til stede i samfunnet i Norge i tidlig nytid, og at de spilte en betydelig rolle, både sosialt og politisk for den øverste eliten.²⁵⁸

Mine undersøkelser tyder på at Herlofsen og hans kolleger ikke arbeidet for å oppnå politisk makt, men økonomisk makt og innflytelse. Miljøet som omga Herlofsen bestod av handelsmenn på ulike nivåer som ikke organiserte seg i tråd med noe eksplisitt hierarkisk system. Titler som etatsråd og justisråd som flere av Herlofsens forretningsforbindelser bar, var ikke knyttet til et hierarki i et forretningsmiljø. Mange av dem hadde oppnådd sin posisjon gjennom trening og opplæring fra lavt nivå til høyere stillinger. De begynte ofte «på gulvet» enten som matros eller kontormedarbeider og jobbet seg frem til høyere stillinger som kaptein og kontorfullmektige frem til de selv ble redere og kjøpmenn. Dette opplæringssystemet ble organisert reder- og kjøpmannsfamiliene imellom, hvor både sønner, svogere, fettere og andre i en utvidet familie kunne få en mulighet til få erfaring og mulighet til forfremmelse. Men det var også rom for nykommere, som ikke var en del av slekten eller som ikke giftet seg inn i slekten til kjøpmenn eller redere. I Herlofsens utvidede familie er det mange eksempler på kapteiner som senere har etablert seg som kjøpmenn, kapteiner eller har blitt ansatt i ledende offentlige stillinger når de har gått på land. Spørsmålet er da om slike relasjoner egentlig fostret individer som rettet seg inn mot et hierarkisk system. Det kan snarere være tilfellet at slike relasjoner skapte egalitære ledere med bred erfaring fra mange nivå og profesjonelle miljø, og at de ble oppmuntret til å vise initiativ og ta selvstendige avgjørelser.

I en slik sammenheng er det nærliggende å stille spørsmål ved om Herlofsen heller bør betraktes som en egalitær og solidarisk «Pater Familias» som verner om interessene til sin familie, fremfor at han var en patron. Han styrte et handelshus som var det ledende, sammenliknet med andre medlemmer av hans nære familie i Arendal. De sterkeste båndene pleide nok Herlofsen overfor sin egne familie i Arendal hvor broren Stian og svigersønner og

nevøer stod i en den innerste kretsen. Deretter kom svogeren Adam Steen i Christiania og Aall-familien i Porsgrunn. I en slik krets ga geografisk nærhet og slektskap stor uttelling. Samtidig var Herlofsen avhengig av et utvidet nettverk med svakere bånd for å kunne gjøre utenrikshandel, og det oppnådde han med å holde jevnlig kontakt på lang distanse med megleraktører i London, Amsterdam og København. Den økonomiske og byråkratiske tyngden slike aktører representerte var noe som også ga stor grad av innflytelse overfor Herlofsen.

Et sentralt spørsmål om var både nære og fjerne nettverkskontakter var avhengige av hverandres gunst i en slik situasjon og måtte de forbli lojale overfor for å kunne skape egne karrierer. I så fall ville en konsekvens vært at de måtte vente langt ute i fremtiden for å få gjenytelse for sine tjenester og goder de ytte og ga til sin patron.

Stian Herlofsen var antagelig den som kom nærmest å være på økonomisk likefot med broren i forretningsverdenen og han opererte i stor grad på egenhånd. Han var også kjøpmann og reder, med en mindre flåte skip. De to hadde mange felles interesser, og samarbeidet på mange plan, blant annet gjennom tobakksimport, og ved at de i flere tilfeller ansatte de samme kapteinene til å føre sine skip. Den tredje broren, Rasmus Herlofsen (1723-1782) var ikke samme grad virksom i næringsliv og skipsfart.

De tydeligste eksemplene på hvordan familien var aktive deltakere i driften av handelshus på dekknivå finner vi gjennom å følge karrierer til Stian og Hans' sønner, fettere, nevøer og svigersønner. I min analyse av seilaser under den første krigsperioden ser vi at Stian Herlofsen lot to av sine sønner, Jacob Bowman Herlofsen og Herlof Herlofsen føre sine to skip «Patientia» og «Margretha Jacoba», under den første krigsperioden.

Hans Herlofsen ansatte ikke i samme grad som sin bror Stian sine egne sønner til å føre skipene i sin flåte. Men han lot derimot sin nevø Lars Dahl føre skipet «Neptuni Galleji» på seilaser fra 1784 til 1785, da krigen var over. Lars Dahl mottar deretter mange brev fra Herlofsen i årene etter. Andre nære slektninger som var kapteiner på Herlofsens skip var nevøene Hans Stiansen Herlofsen og Nikolaj Juell Herlofsen. Sistnevnte ble senere kjøpmann.

De i familien som ble inkludert i handelshusets virksomhet, ble det ved en tidlig alder. Sønnen til Hans Herlofsen, Peter Diderik Stelling Steen Herlofsen, fikk overta et av farens skip allerede som 19-åring. Lars Dahl ble kaptein for et av Herlofsens skip noe senere, som 24-åring, etter han hadde vært kaptein på skip eid av andre redere. En annen kaptein som Herlofsen hadde en tett forbindelse til var Rasmus Holders, som giftet seg med hans datter.

Dahl og Holders er to kapteiner det finnes mye dokumentasjon om, og som stod i en nær forbindelse til Herlofsen, både gjennom familie- og forretningsrelasjoner. Hans Herlofsen var onkelen til Dahl, mens Holders var Herlofsens svigersønn. Slike relasjoner har tjent begge vel når det gjelder antall oppdrag de gjorde som kapteiner på Herlofsens skip. Det ga dem også tilstrekkelig erfaring og kapital til senere å bli kjøpmenn og redere i sin egen rett.

Som det går frem av analyser av seilaser over tre perioder var det flere kapteiner som førte skip over flere perioder. Dette var kapteiner Herlofsen stod nær og han hadde tillit til, selv om han ikke hadde noen slektskapsrelasjon til dem. Flere av dem fikk senere stor nytte av erfaringen de fikk gjennom å føre Herlofsens skip og gjøre handel på hans vegne, og de ble selv senere kjøpmenn. Herlofsens brev til Mads Nielsen 5. mai 1786 viser at de kapteinene som var i tjeneste hos Herlofsen nøt de en høy grad av selvstendighet. Ordrene de mottok var mer for generelle råd å regne, og de valgte ofte selv hvor de ønsket å selge varene de fraktet.

Kapteinenes grad av selvstendighet kom også til syne i antallet skip de førte på oppdrag for flere handelshus. I mine stikkprøver av Hans Herlofsens seilaser med skip i 1786 og 1794 går det frem at kapteinene førte et stort antall skip for andre redere i de samme årene.

Dette kommer også tydelig frem i tilfellet der en tidligere styrmann på skipet «Haabet», tilhørende Arendalsrederen Peder Thomasson, ikke lenge etter skulle bli en kaptein for et av Stian Herlofsens skip som gikk i transatlantisk fart. «Haabet» skulle en gode del etterpå, i 1794, bli ført av svigersønnen Rasmus Holders. En liknende fleksibilitet kan vi ane hos Lars Dahl. Han fikk først fikk erfaring med transatlantisk fart gjennom oppdrag for Daniel Isaachsen under den første krigsperioden for like etter freden å føre et av Hans Herlofsens skip i samme farvann. Han valgte også en svært selvstendig kurs da han etablerte seg som reder i Molde, en by forholdsvis langt unna hans slekt i Agder. Dette valget skulle senere berike nettverket til slekten som helhet.

Disse tilfellene viser også at kapteinene i stor grad var sine egne herrer og at en reder en stor grad av hva de foretok seg hver under oppdrag eller hvem de knyttet seg til etterpå. Dette er forhold som går i favør for et syn som tilsier at Herlofsen ikke kan betraktes som en patron, men heller snarere som en sentral koordinator i et nettverk.

Men det finnes dokumentasjon på at klient- og patron som begreper var i bruk, og også en relasjon som kunne eksistere i Herlofsens miljø. I et brev til kammerherre von Løvenskiold i Porsgrunn 23. juni 1795 omtaler Herlofsen Nicolai Benjamin Aall som «min patron».

Liknende formuleringer finnes det imidlertid få av i Herlofsens brev, og derfor velger jeg å betrakte formuleringen i brevet til Løvenskiold som en ren høflighetsfrase.

Et annet viktig argument mot å oppfatte Herlofsen som en del av en klient- og patronrelasjon er at han knyttet kontinuerlig til seg nye samarbeidspartnere som kunne erstatte hovedsamarbeidspartnere i tre finanssentre som stod sterkere økonomisk enn ham selv. På basis av Herlofsen var svært fleksibel og ikke gikk under økonomisk selv om tidligere hovedsamarbeidspartnere ble faset ut, vil jeg hevde at det er klar indikasjon på at han ikke stod i en sterk avhengighetsrelasjon til noen. Hvis han hadde inngått i en klientrelasjon ville han opplevd en sterkere grad av risiko hvis nøkkelpatroner falt fra. Men om Herlofsen var en patron for andre er et annet spørsmål, det kan kanskje være mer nærliggende for leverandører på lavere nivåer, som bønder som leverte trelast i Arendals oppland.

Et annet forhold som tilsier at Herlofsen ikke var del av et klient- og patron system er hans likestilte holdning til andre meglere på høyt nivå. I avsnitt 8.3 henviste jeg til to brev sendt til Peter von Hemert (24.mai 1786) og konferanseråd Ryberg (30. mai). I den ene brevet gikk det frem von Hemert, som selv i en tid på krise burde ha stått høyere i rang og hatt større innflytelse enn Herlofsen i Danmark-Norge, ble møtt med solidaritet fra Herlofsen. Hvis de to hadde inngått i en mer formell klient- og patron relasjoner hadde antagelig et slikt scenario vært noe mindre sannsynlig. Herlofsen fortsetter å ha tiltro til von Hemert og forespeiler ham nye oppdrag som megler. Det kan da være mulig å argumentere for at de to da er likestilte samarbeidspartnere. Hvis Herlofsen var klient ville han ikke hatt muligheten til å dekke patronens tap i motgangsperioder, han ville da snarere stått i risiko for å gå under selv hvis han fortsatte å stå i et klientforhold. Herlofsen gir da heller von Hemert muligheten til gjøre forretninger med ham, istedenfor å gi ham goder og tjenester som kun ville gagnet en patron.

Et annet forhold som tilsier at Herlofsens forbindelser på meglernivå ikke passer med et klient- og patronskjema er at flere forretningsforbindelser gis en høy grad av autonomi. Tidligere har jeg vist at Nicolai Benjamin Aall og Jacob Aall stod fritt til å bestemme fraktpriser på de av Herlofsens skip som de benyttet til trelasthandel. Dette tyder på at Herlofsen i stor grad delegerte oppgaver videre til andre samarbeidspartnere. Det var da ikke bare kapteinene som kunne operere fritt etter hva forholdene tilsa som mest gunstige løsninger i en bestemt kontekst.

Hvis denne desentraliserte og likestilte samarbeidsformen i all vesentlighet preget omgangen Herlofsen med andre forretningsforbindelser kan det være nærliggende å anvende en ren

nettverksmodell for å analysere hva som kjennetegner Herlofsens virksomhet. Da blir Lund-Gøteborg-kretsens perspektiv, som jeg i kapittel 1.1 åpnet for å granske Herlofsens nettverk i lys av, ikke av vesentlig betydning for å kunne granske Herlofsens nettverk.

Men samtidig er flere av de relasjonene Teige inkluderer i sin nettverksmodell er fremtredende i Herlofsens handelshus. I en slik sammenheng kan en inkludere (familie og svogerskap), vennskap (vennskap, kausjonsbånd), økonomiske relasjoner (faste handelsbånd, partnerskap, deleierskap). Med unntak av vennskap og kausjonsbånd har jeg dokumentert hvordan de øvrige relasjonene preget Herlofsens handelshus.

I sin analyse av embetsmannsslekter i Christiania støttet Teige seg til Lund-Gøteborg-kretsens utsyn. Da dette ikke er nødvendig å anvende som grunnlag i en analyse av Herlofsen som en nettverksaktør kan det være mer gunstig å andre teoretiske posisjoner som et utgangspunkt. Historikeren Gordon Boyce følger opp Powells ståsted da han mener nettverk står i en klart kontrast til hva han betegner som marked og hierarkier. Boyce definerer markeder som selvorganiserende systemer som automatisk tilpasser seg endringer og leverer «optimale» resultater for deltakerne som er fullstendig «autonome» og «anonyme». Hierarkier kan oppnå overlegen effektivitet når et lite antall forhandlere foretar utvekslinger som er avhengige av øremerkede ressurser og investeringer som er satt av til transaksjoner. Innen hierarkier er det opprettet systemer til å bringe til veie informasjon som er nødvendig for å gjøre koordinering og myndighetsstrukturer blir mobilisert for å styre den nødvendige beslutningsprosessen. Ifølge Boyce er nettverk avhengig av samarbeid og tillit for å oppnå koordinering. Nettverk har ulike grader av påvirkning over hverandre, som er avhengig av graden av eierskap, omfanget av kommersielle relasjoner og styrken i mellommenneskelige bånd. Slike relasjoner gir tilgang til ulike typer informasjon. Investeringer kan gi tilgang til finansielle data, som også gir mulighet til styreprerentasjon. Kommersielle bånd gir informasjon om effektiviteten og kvaliteten ved virksomheten til en alliert i nettverket. Mellommenneskelige bånd gir innsyn i personlighet, karakter og kognitive mønstre.

Boyce mener det finnes et skille mellom marked, nettverk og hierarkier særlig gjennom måten informasjon blir fordelt og sanket inn i de tre miljøene det er mest utbredt. Hierarkier kjennetegnes da ifølge Boyce ved at det blir formidlet innsidekunnskap eller private data blant medlemmer for å integrere funksjoner og internalisere et marked. I et marked er derimot informasjon fritt tilgjengelig for alle. Medlemmer i et nettverk får flere muligheter til å påvirke enn de ville fått i en markedskontekst, men mindre enn det som er tilgjengelig innen hierarkier. En viktig årsak til at det skjer er at medlemmer i et nettverk har eksklusiv adgang

til informasjon som er av høyere kvalitet enn hva allmenne aktører har kunnskap om og som er mindre intim enn innsidekunnskap.

En slik informasjonstilgang fører da til at måten nettverk administreres på gir mindre presisjon sammenlignet med et hierarki. Nettverket blir da ifølge Boyce et kvasiautonomi som gir medlemmer mulighet til å utnytte en spesialisert kunnskapsbase og andre abstrakte ressurser som merkevarer, goodwill og etablerte forretningskontakter. Boyce påpeker i tillegg at nettverk er mer fleksible enn hierarkier, men kanskje mindre enn de som opererer i et marked. Nettverk er også, slik han ser det, overlegne sammenlignet med hierarkier når det gjelder å håndtere turbulens i et forretningsmiljø. Nettverk støtter også bedre opp under innovasjon da de kan kommunikasjonskanaler som går i flere retninger, i motsetning til vertikale formidlingskanaler som kjennetegner hierarkier.

Insentiver for å benytte kommunikasjonskanaler er også noe som skiller nettverk fra markeder og hierarkier. Belønninger og pengeutbetalinger oppmuntrer til underlegge seg et hierarki.

Uformelle insentiver som kulturelle normer og anerkjennelse fra overordnede og likemenn er annen måte å skape motivasjon. Boyce anser omdømmeskaping som en viktig drivkraft innen nettverk, der resiprositetsnormer leder til hensikter om godt samarbeid og goodwill.

Omdømmet kan gi en garanti for at et medlem kan få oppdrag i fremtiden. Denne typen samarbeid fører da til at en aktør får mer igjen for å benytte felles ressurser enn et individ ville gjort alene, noe som gir risikospredning. Medeierskap i et nettverk gir ifølge Boyce større fleksibilitet, særlig når det gjelder å gjøre disponeringer uten å gi synlige signaler til et marked. Medeierskap kan også redusere risiko og gi flere muligheter for å sikre kontroll over egne investeringer overfor utbyttere utenfra. Men Boyce påpeker også at hierarkier kan være mer effektive når det gjelder å gjennomføre en beslutning, mens nettverk krever omfattende diskusjoner som varer lenge før en beslutning kan iverksettes.²⁵⁹

Boyce fremhever at noen de største skipsbyggere og skipsbyggere i Storbritannia under den første fasen innføring av dampskip på 1800-tallet fikk en sikker plattform for å bygge opp under teknisk innovasjon ved at de organiserte seg i nettverk istedenfor hierarkier.²⁶⁰ I en slik sammenheng mener han at bestemte aktører inntok en mer sentral plassering i et nettverk, som han betegner som noder eller meglere, noe som ga dem gode muligheter til å få adgang til offentlige stillinger, oppdrag fra staten eller muligheter til å investere i nærliggende bransjer.²⁶¹ En megler kan innta en slik funksjon i et nettverk. Ifølge Teige er denne en mellommann som formidler bytte av tjenester, ulike former for kapital, informasjon mellom to ulike aktører, som er skilt av geografisk eller sosial avstand. Ved å gjøre dette fører denne

aktører sammen og bidrar til forhandlingene når ressursene byttes. Teige henviser til at en megler kan være en venn, slektning, klient eller patron, eller en patronen hadde et slikt bånd til. Et slikt rikt kontaktnettverk gjør at meglere kan formidle oppover eller nedover sosialt. Hva som ifølge Teige skiller meglere fra agenter og lobbyister er at de har egne ressurser som de kan bidra med i en transaksjon.²⁶²

Meglere gis ofte rike muligheter til å operere i maktsentre. Tidligere har jeg redegjort for hvordan Herlofsen har hatt sterke bånd til, og hatt hyppig kommunikasjon med innflytelsesrike aktører i London, Amsterdam og København. Aktørene Herlofsen har hatt kontakt med i disse maktsentrene bærer flere trekk av å være meglere. Collett & Gram-selskapet drev ikke med rederivirksomhet selv, men formidlet fraktoppdrag for trelast til store deler av den norske handelsflåten på 1700-tallet. I Amsterdam befant Weddik & Wendel seg i en gunstig posisjon for å utføre hva vi i dag ville kalt banktjenester for norske redere og kjøpmenn, da det var en mangel på kontanter og lån. I København hadde Peter von Hemert, Niels Ryberg og Jesper Prætorius bestemte fortrinn med sin posisjon i både handelskompanier og deres posisjon som ledende handelsmenn i konglomeratstatens hovedstad. Det ga dem mulighet til å gi Herlofsen adgang til sjøpass, markedsinformasjon, forsikring og finanser. Disse aktørene ga da Herlofsen flere muligheter til å påvirke enn han ville fått i en markeds kontekst, slik Boyce påpeker.

I en slik sammenheng var Herlofsens i stor grad en mann av sin tid, han utnyttet de muligheter som fantes til sin fordel. Fra et teoretisk perspektiv er det interessant å spørre om hvilken verden han egentlig levde i. At Herlofsen hadde muligheter til å være en reder og kjøpmann som drev med handel over hele Nord-Atlanterhavet, og store deler av Europa vitner ikke nødvendigvis om at han opererte fra et land som var underlagt tunge begrensninger. Han kunne da, i motsetning til sine kolleger på Island eller Færøyene fritt kunne engasjere seg i handel direkte med kolonier utenfor Europa og med andre provinser i Danmark-Norge. Herlofsen hadde dessuten mektige kontakter i Van Hemert og Ryberg som i København, og var da tett integrert med eliten i Danmark-Norges næringspolitiske sentrum. De ga han gode muligheter til å operere med utgangspunkt i fra riket imperiale kjerne, samtidig som både Arendal, Porsgrunn og Drammen fungerte som et sentre for skipsfart og trelasthandel i Norge.

Fra et slikt perspektiv blir det antagelig korrekt å hevde at Norge befant seg i hva Adler-Nissen og Skumrud Hansen betegner som et semi-sentrum. På den annen side er nettopp Herlofsens avhengighet av sine kontakter i København og Amsterdam et argument for å hevde at Norge befant seg i en semi-periferi, som Wallerstein hevder, da det i Norge var et

mangelfullt utviklet bankvesen, noe som en ikke ville funnet i et sentrumsland. De høye skattene som ble lagt på Herlofsen medførte fra Stensgaards perspektiv en overføring av ressurser som gagnet på en ensidig måte dansk handel, sjøfart og manufakturvirksomhet i København. Men en slik monopolisering av ressurser kan i så fall bare ha virket delvis, da både kjøpmenn, redere og trelasthandlere opplevde en stor medgang i løpet av slutten av 1700-tallet, noe som gjorde dem til en sterk maktfaktor utenfor København.

Ifølge Wallerstein var semi-perifere stater blant de som var mest dominert av merkantilistisk politikk for å beskytte deres hjemmemarked. Wallersteins legger til grunn at kvasi-monopoler spilte en fremtredende rolle i et beskyttet marked ved å utøve politisk press for å opprettholde en ensidig markeds kontroll. Måten kvasi-monopoler forholder seg til omgivelsene bærer likhetstrekk med måten patroner forholder seg til klienter, men da i en økonomisk kontekst. Men det kan også forekomme tilfeller der økonomiske aktører ikke deltar i et nullsum-spill, og hvor flere aktører samordner sin relasjon til en statsmakt, som gir fortrinn til flere aktører på likt. Da kan det også være hensiktsmessig å granske handelsnettverk med utgangspunkt i at de er hva Rian beskriver som «føderasjoner», hvor flere familier bestående av både embetsmenn og handelseliter samordner sin virksomhet for å oppnå felles goder.²⁶³

På basis av de relasjonene jeg har avdekket om Herlofsens nettverk er det nærliggende å konkludere med at Herlofsen ikke var kvasi-monopolist som utbyttet leverandører og ansatte, i hvert fall ikke når det gjelder nettverket som muliggjorde seilasene i tre perioder. Herlofsen inngikk i et felleskap med andre forretningsforbindelser hvor det var en høy grad av selvstyre. Han behøvde ikke å kontinuerlig tilføre megleraktører ressurser uten forholdsvis snarlige gjentelser. En patron ville ha høstet mesteparten av godene i en slik relasjon, og en gjentelse lå et godt stykke i fremtiden. Herlofsen deltok i et likestilt nettverk der hver tjeneste og vareutveksling ble møtt med en forholdsvis snarlig gjentelse som var proporsjonal til hva den andre parten investerte. Slike transaksjoner var mulig å gjennomføre med et internasjonalt system for vekselbetalinger som var utbredt i Herlofsens smatid. Relasjonene til Herlofsen bærer da mange fellestrekk med Boyces beskrivelse av kvasiautonomi innen nettverk som kunne utnytte en spesialisert kunnskapsbase. I en slik situasjon var omdømmeskaping en viktig drivkraft innen nettverk, der resiprositetsnormer leder til hensikter om godt samarbeid og goodwill og ytelsene i et nettverk skape merverdi for de involverte aktører på mange nivå. Herlofsen kunne, ifølge Boyces modell også oppnå en høyere grad av fleksibilitet enn hva han ville gjort innen et hierarki, og ved la familien og

samarbeidspartnere i andre land få medeierskap og medansvar redusert Herlofsen risiko betydelig.

Det mulig å plassere Herlofsen som en aktør nær Wallersteins modell for økonomisk samhandling i Europa da han var en leverandør og befrakter av råvarer til et sentrumsland. I et slik bilde befant da handelsnettverket til handelsborgerskapet i Herlofsens samtid i hva som kan beskrives som et semi-periferi. Herlofsens nettverk og virksomhet var begrenset ha Norge som base finanspolitisk, men Wallerstein legger også til grunn at det Norge ikke befant seg i en ren periferi. Skipsbygging og rederivirksomhet utgjorde et avansert næringsledd i samfunnsøkonomien. Det fantes også muligheter for å kompensere ved å knytte seg opp «til megleraktører som var i London, København og Amsterdam. De kunne gi Herlofsens en markedsadgang samtidig som meglerne og Herlofsen var gjensidig avhengig av hverandre, noe som er tråd med nettverksmodellen til Boyce.

Teiges nettverksmodell, samt statsvitenskapelige teorier om Norge som et semi-sentrum er på mange måter tilpasset for å forklare sosiale og politiske relasjoner til embetsmannseliten i Danmark-Norge i tidlig nytid. Slike teorier kan forklare utvikling i nettverksdannelse i næringslivet i Norge tidlig på 1700-tallet, da merkantilismen fremdeles hadde et fast grep om både embetsmenn og handelsborgerskapet. Men det finnes ikke nødvendigvis kun vanntette skott mellom to teoretiske leire. Både Teige og Adler-Nissen og Skumsrud Hansen har påpekt at embetsmenn i Norge hadde forholdsvis fri tilgang til makten i København, noe som kunne gi dem stor handlefrihet og bevegelsesrom. Den samme fleksibiliteten er mulig å påvise hos Herlofsen, i hans relasjon til von Hemert, Pretorius og Ryberg og Herlofsens nettverk innen utenrikshandel. Når det gjelder graden av integrasjon mellom eliter i Danmark og Norge kan ny innsikt vinnes ved å inkludere statsvitenskapelig teorier om Norge som semi-sentrum i en analyse av handelsborgerskapet på 1700-tallet. Men det er ikke like hensiktsmessig å vektlegge klient- og patronrelasjoner i en slik sammenheng. Boyce argumenterer for at nettverk er overlegne hierarkier når det gjelder å håndtere turbulens i et forretningsmiljø. Jeg vil hevde at det var nettopp fordi Herlofsen ikke inngikk i hierarkiske klient- og patronrelasjoner at handelshuset fikk den fleksibiliteten som var nødvendig for å kunne tilpasse seg til skiftende markedsconjunkturer og krigsperioder. I et slikt bilde var Herlofsen i høy grad en kjøpmann for sin tid hvor privilegiesamfunnet og merkantilismen var på hell, noe som åpnet opp for samfunnsøkonomiske grenser mellom land og kulturer i Nord-Europa.

Litteraturliste

Bøker

Andersson, Magnus. (2016). *Den europeiska varu- och kreditmarknaden under 1700-talet. Handel och sjöfart med Göteborg som utgångspunkt*. Gidlunds Förlag.

Bull, Ida. (1998). *De trondhjemske handelshusene på 1700-tallet; slekt, hushold og forretning*. Akademisk avhandling. Nr. 26 i Skriftserie fra Historisk institutt, NTNU, Trondheim.

Dahll, Olav O, Dahll, George og Dahll, Peter F. (1959). *Opptegnelser om slekten Dahll*. Naper, Kragerø.

Diesen, Einar. (1973). *Slekten Herlofsen gjennom 400 år*. En Sørlandskrønike. Kirstes Boktrykkeri, Oslo.

Feldbæk, Ole. (1998). *Danmark-Norge. 1380-1814*. Bind IV. Nærhed og adskillelse 1720-1814. Oslo, Universitetsforlaget.

Foss, Frithjof. (1998). *Arendals byes historie*. Arendal Historielag. Opprinnelig utgitt på Arendals Bogtrykkeri i 1893.

Fældbek, Ole. (1993). *Danmarks økonomiske historie 1500-1840* (1993). Systime, Viborg.

Fældbek, Ole. (1971) *Dansk neutralitetspolitik under krigen 1778-1783. Studier i regeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser*. G.E.C. Gads Forlag, København.

Feldbæk, Ole, Jeppesen, Hans, Johansen, Hans Chr., Møller, Monrad Anders og Flemming, Rieck (red.). (1997) *Dansk søfarts historie. Bind 3*. Gyldendalske Boghandel. Nordisk Forlag, København.

Johnsen, Berit og Sætra, Gustav. (2016). *Sørlandsk skipsfart 1600-1920*. Portal forlag, Kristiansand.

Kent, H.S.K. (1973). *War and Trade in Northern Seas. Anglo-Scandinavian economic relations in the mid-eighteenth century*. Cambridge, Cambridge University Press.

Mykland, Knut. (1977). *Norges historie. Bind 9. Kampen om Norge 1784-1814*. J.W. Cappelens forlag AS.

Polak, Ada. (1968). Wolffs & Dorville. *Et norsk-engelsk handelshus i London under Napoleonskrigene*. Universitetsforlaget, Oslo.

Rian, Øystein. (2003). *Embetsstanden i dansketida*. Oslo, Det norske samlaget.

Wallerstein, Immanuel. (2007). *World-Systems Analysis. An introduction*. Durham og London, Duke University Press.

Weidling, Tor. (2000). *Eneveldets menn i Norge. Sivile sentralorganer og embetsmenn 1660-1814*. Riksantikvarens skriftserie 7, Oslo.

Wood-Martin, William George. (1882). *The History of Sligo. The Town and County*. Volume 1.

Aanby, Anne Tone. (2012). *Skipsbyggmesterens tid. Skipsbygging i Vikkilen 1750-1920*. Ka Forlag, Oslo.

Artikler

Adler Nissen, Rebecca. (2014). «Det københavnske perspektiv: - Imperiale kontrollstrategier og lojale mellommenn i det danske imperiet». Oslo, Internasjonal Politikk, 2014, Vol.(03).

Boyce, Gordon (2008). «Network Structures, Processes and Dynamics: Inter-firm Cooperative Frameworks in the Shipping Industry. Fischer, Lewis R. og Lange, Even (red.). (2008). *International Merchant Shipping in the Nineteenth and Twentieth Centuries: The Comparative Dimension*. International Maritime Economic History Association. St. John's Newfoundland. »

Granovetter, Mark S. (1973). «The Strength of Weak Ties». *American Journal of Sociology*, Volume 78. Issue 6, May 1973.

Hansen, Skumsrud. (2014). «Hva var Norge i det danske imperiet? - Skottland og Norge som semi-sentra». *Internasjonal politikk*, nr. 3 2014.

Molden, Gunnar. (2007). «Kapring med forviklinger». *Aust-Agder Arv 2007. Årbok for Aust-Agder Kulturhistoriske senter, Arendal*.

Steensgaard, Niels. (1996). «Slotsholmen og verdenshavet. Kan adelsvældens og enevældens Danmark placeres i det kapitalistiske verdenssystem?». Del av antologi. Jeppesen, Hans, Møller, Anders Monrad, S.Nissen, Henrik og Thomsen, Niels. (1996). «Søfart, politik og identitet. Tilegnet Ole Feldebæk.». *Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg. Søhistoriske Skrifter XIX*. Falcon 1996.

Nævestad, Espen. (2014). «I vinnings hensikt. Grev Wedel for riksretten.» *Fortid*, nr. 3. 2014.

Rian, Øystein (2008). «Konge – embetsmann – undersått. Et trekantdrama i dansketida.» *Aust-Agder Arv 2008. Årbok for Aust-Agder Kulturhistoriske senter*.

Sætra, Gustav. (1992). «Adam - Herlofsens «negerlave»». *Aust-Agder-Arv 1992*.

Tipton, Gemma. (2014). «Fit for the king's horses at €2.85m». *The Irish Times*.

Aanby, Anne Tone. (2010). «Pusnes». *Aust-Agder Arv 2010. Årbok for Aust-Agder Kulturhistoriske senter*.

Doktoravhandlinger og hovedoppgaver

Frydenlund, Bård. (2002). «Stor af Stand, Større af Velstand». – *Innblikk i Christiania-elitens makthegemoni 1750-1814*. Hovedoppgave, Universitetet i Oslo.

Teige, Ola. (2008). *Eliten i Christianias sosiale og politiske nettverk 1680-1750*. Doktoravhandling, Universitetet i Oslo.

Andre kilder

The Gentleman's Magazine; An Historical Chronicle For the year 1810. Volum 70.

Journals of the House of Commons of the Kingdom of Ireland. 1772. Volume 15.

Arkivkilder

Aust-Agder museum og arkiv (AAKS), Kuben i Arendal

Dokumenter fra Hans Herlofsens forretningsarkiv

Arkivmappe 125

Kopiutdrag 1785-1787

Kopibok 1785-1788

Arkivmappe 126

Kopibok 1795-1796

Kopibok 1790-1793

Kopibøker 1799-1801

Arkivmappe 127

Kopibok 1791-1792

Arkivmappe 128

Hovedkontobok 1761-1781

Arkivmappe 129

Hovedkontobok 1777-1802

Regnskap, kontobøker 1802-1803

Nettsteder/digitaliserte kilder

Digitaliserte kopibøker fra Hans Herlofsens forretningsarkiv 1785-1801

<http://arkivverket.no/arkivverket/Digitalarkivet/Om-Digitalarkivet/Om-kjeldene/Kjoepmannskopiboeker>

Folketelling for 1801

<http://www.arkivverket.no/arkivverket/Digitalarkivet>

Borgerrulle for Kristiansand 1641-1820. Utgitt av Kristiansand by i 1952.

<http://xml.arkivverket.no/borgere/bo10011641.pdf>

Nettdatabasen Navigocorpus

<http://navigocorpus.org/>

Nettdatabasen Historiske toll- og skipsanløpslister

<http://toll.lokalhistorie.no/>

Rigsarkivet i København, Danmark

<https://www.sa.dk/>

Generaltollkammeret, tollregnskaper, R15/L0105: Tollregnskaper Arendal, 1786 – utgående skippere

<https://media.digitalarkivet.no/view/69014/189>

Generaltollkammeret, tollregnskaper, R15/L0105: Tollregnskaper Arendal, 1786 – inngående skippere

<https://media.digitalarkivet.no/view/69013/165>

Generaltollkammeret, tollregnskaper, R15/L0122: Tollregnskaper Arendal, 1794 – utgående skippere

<https://media.digitalarkivet.no/view/69022/253>

Generaltollkammeret, tollregnskaper, R15/L0121: Tollregnskaper Arendal, 1794 – inngående skipper

<https://media.digitalarkivet.no/view/69021/231>

Appendiks

Tabell 1: Skip Herlofsen kjøpte fra Norge eller utlandet (totalt ni skip)

Skipsnavn – type	Land/havn skipet ble kjøpt inn	Innkjøpsår og andeler	Solgt videre/tapt
«Catharina», en tremaster på 132 lester.		Herlofsen eide først en åttendepart. Etter hvert eide han og Niels Aall en halvpart hver. Den siste kapteinen på skipet var Peter Steen.	Forliste i 1772.
«Cron Prindz Christian» - tremaster		Syver Thorsson, eide mesteparten av andelene. Herlofsen kjøpte senere parter i skipet.	Forliste i 1782 etter lange reiser til Lisboa-Hamburg-Vestindia
«Favoriten», også omtalt som «Favouriten», «Favorite» og «Le favorit», en brigg. 80 kommerselester. I kopiutdrag nevnes det også at skipet er på 52 kommerselester.		Kjøpt for 4000 daler i 1780.	Solgt i 1792
«Hafslund»		Eide parter sammen med sin venn Thomas Fasting.	
«Palmetræet» - et nybygget, mindre skip		Kjøpt i 1782. Eide parter med sin svoger Adam R. Steen	

«Enterprise», som ifølge Diesen er identisk med «Fortuna» 72/74 lester		Kjøpt i 1782. Herlofsen eide halvparten av andelene i skipet. Den andre halvparten var eid av Thomas Fasting.	Eide andeler frem til 1790. Det forliste i 1793.
«De trende søstre» - tremaster 152 lester 236 ½ trelast-lester «de 3 søstre» «de 3de Søstre» «3 søstre»		Datteren til sønnen Peter fikk en part i dette skipet, og sønnen Edward, i 1795.	
«Nordstiernen», brigg 72 ½ eller 110 kommerselester, eventuelt trelastlester			
«Haabets Anker» - tremaster 107 1/2 lester	Bygd i Norge eller kjøpt fra før i et annet land?	Kjøpt på auksjon etter Geert Geelmuydens dødsbo i 1795? Partene til sist overtatt av sønnen Peter.	En fjerdepart kjøpt av sønnen Peter i 1797, men ble solgt tilbake.
«Eenigheden» - brigg			Sønnen Peter fikk en fjerdepart av andelene etter farens død. Forliste i 1802.
«Ebenezer» 14 1/2 kommerselester			

Tabell 2: Skip Herlofsen bygd på egne verft (totalt sju skip)

Skipsnavn	Byggested og byggmester	Byggeår, byggekostnader og år det ble operativt	Solgt videre/tapt
«Den precieuse steen», en brigg.	Skilsverftet. Bygget av Jens Syversen Riiber	Bygget vinteren 1785-86. I kopiutdrag nevnes	Solgt til Jacob og Thomas Barth i Kragerø i 1795?

Også nevnt i kopiutdrag som «Den Kostbare Steen»		det at dette var en «ny fregat» i 1786.	
«Prindz Friderich», brigg 72 ½ lester 142 eller 149 kommerselester Også omtalt i tollruller som «Prints friderick» «Prints Friderich» «Prins frederich» «Prins Frederich»	Pusnes. Bygget av Halvor Thomasson Riiber.	Bygget 1776. Kostet 10 000 riksdaler. Byggingen ble finansiert av etatsråd Peter van Hemert i København og Hans Herlofsson. Førstnevnte stod for ¼ deler av finansieringen og sistnevnte var ansvarlig for ¾ deler.	
«Neptuni Galley», brigg, 64 kommerselester Også registrert som Neptuni Galleij og Neptunus Galleij	Bygget av Halvor Thomasson Riiber.	Bygget 1776-1777.	Solgte alle andelene av dette skipet til sin sønn Peter i 1796 for 4000 riksdaler.
«Justitia», brigg, 110 kommerselester	Bygget av Halvor Thomasson Riiber.	Kom i fart i 1779. I 1786 eide Peter von Hemert en fjerdedel av andelene i skipet.	Parter overtatt av sønnen Peter etter farens død. Kjøpte først en fjerdepart av andelene verdt 1500 riksdaler.
«Cron Prindz Friderich». 225 lester og 149 kommerselester. Senere omregistrert til «Kronprins Frederik». Også nevnt i tollruller som «Kron Printz Fridrich» og «Cron Prints Friderick»		Bygget på Strømsboneset i 1782. Under byggingen ble det ifølge Diesen brukt «utsøkte» eikematerialer og bøk fra Larvik. Kostet 20 000 riksdaler. Varte i mer enn 100 år.	Parter overtatt av sønnen Peter etter farens død. Kjøpte noen år før en fjerdepart for 2500 riksdaler. Var i familiens eie helt til 1870.
«Jupiter». 97 kommerselester.	Hans Herlofsen ledet byggingen, sammen med en mestersvenn.	Bygget i 1796.	Overtatt av sønnen Peter etter farens død.

«Anne Cathrine», en slupp			
---------------------------	--	--	--

Opplysninger om Herlofsens flåte er hentet fra Diesen, Aanby, Sætra. Kopiutdrag fra Hans Herlofsens forretningsarkiv 1785 -1787, nettstedet «Historiske toll- og skipsanløplister» og undersøkelser av algeriske sjøpass utstedt til Hans Herlofsen og Stian Herlofsen 1779-1783, gjennomført Gustav Sætra og Stian Herlofsen.

Tabell 5 – bevegelser til skip i Hans Herlofsens flåte med algeriske sjøpass i perioden 1779-1783

Kilde: www.navigocorpus.org

Dato registrert	Registrert skipsnavn	Kaptein	Destinasjon	Hjemstedshavn
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Isle of Man, Storbritannia A0089345	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Napoli, Italia A0248908	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Newfoundland, Canada A0231556	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Napoli, Italia A0248908	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Palermo, Italia A0250861	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Trapani, Sicilia, Italia A0232782	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Palermo, Sicilia, Italia A0250861	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Trapani, Italia A0232782	Arendal A0894753
1779-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	London, Storbritannia A0381691	Arendal A0894753
1779-08-01	Neptun Galley	Christen Andersen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1780-07-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1780-07-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Sør for Kapp	Arendal A0894753

			Finisterre A1965309	
1780-07-01	Neptun Galley	Christen Andersen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1781-01-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1781-01-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Arendal A0894753
1781-01-01	Neptun Galley	Christen Andersen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1782-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1782-08-00	Neptun Galley	Christen Andersen	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Arendal A0894753
1779-08-01	Printz Friderica	Jacob Larsen	Aalborg, Danmark-Norge A0821280	Arendal A0894753
1780-06-00	Printz Friderich	Jacob Larsen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1780-06-00	Printz Friderich	Jacob Larsen	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Arendal A0894753
1780-06-01	Printz Friderich	Jacob Larsen	Kristiania A0836627	Arendal A0894753
1783-03-00	Favoriten	(ukjent kaptein)	Madeira A0374720	Arendal A0894753
1783-03-00	Favoriten	(ukjent kaptein)	Lisboa, Portugal A0360085	Arendal A0894753
1783-03-00	Favoriten	(ukjent kaptein)	Madeira A0374720	Arendal A0894753

Tabell 6 – bevegelser til skip i Stian Herlofsens flåte med algeriske sjøpass i perioden 1778-1783.

Kilde: www.navigocorpus.org

Registreringsdato	Registrert skipsnavn	Kaptein	Destinasjon	Hjemstedshavn
1778-09-00	Patientia	Jacob Bowman Herlofsen	Danmark- Norge A1965306	Arendal A0894753
1778-09-00	Patientia	Jacob Bowman Herlofsen	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Arendal A0894753
1778-09-01	Patientia	Jacob Bowman Herlofsen	Bergen A0912818	Arendal A0894753

1781-03-00	Margaretha Jacoba	Herlof Herlofsen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1781-03-00	Margaretha Jacoba	Herlof Herlofsen	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Arendal A0894753
1781-03-01	Margaretha Jacoba	Herlof Herlofsen	Trondheim A0858222	Arendal A0894753
1782-11-00	Resolutionen	Mouritz Didtrichsen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1782-11-00	Resolutionen	Mouritz Didtrichsen	Portugal A1965063	Arendal A0894753
1782-11-00	Resolutionen	Mouritz Didtrichsen	Portsmouth, Storbritannia A0385489	Arendal A0894753
1782-11-00	Resolutionen	Mouritz Didtrichsen	Setúbal, Portugal A0364551	Arendal A0894753
1782-11-00	Resolutionen	Mouritz Didtrichsen	Arendal A0894753	Arendal A0894753
1782-11-01	Resolutionen	Mouritz Didtrichsen	Arendal A0894753	Arendal A0894753
1782-12-00	Resolutionen	Krøger, Oven Jensen	Portugal A1965063	Arendal A0894753
1782-12-00	Resolutionen	Krøger, Oven Jensen	Guernsey A1945598	Arendal A0894753
1782-12-00	Resolutionen	Krøger, Oven Jensen	Setúbal, Portugal A0364551	Arendal A0894753
1782-12-00	Resolutionen	Krøger, Oven Jensen	Amerika B0000733	Arendal A0894753
1782-12-01	Resolutionen	Krøger, Oven Jensen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1783-08-00	Resolutionen	Mads Johansen	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1783-08-00	Resolutionen	Mads Johansen	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Arendal A0894753
1783-08-00	Resolutionen	Mads Johansen	Arendal A0894753	Arendal A0894753
1783-08-00	Resolutionen	Mads Johansen	Lisboa, Portugal A0360085	Arendal A0894753
1783-08-00	Resolutionen	Mads Johansen	Livorno, Italia A0251183	Arendal A0894753
1783-10-01	Herlofshaab	Herlof Herlofsen	Arendal A0894753	Arendal - A0894753

Tabell 7 – seilaser med skipet Cron Prinz Christian, ført av kaptein Ole Larsøn Dahll (Lars Dahls far) under sjuårskrigen (1754-1763).

Kilde: www.navigocorpus.org

Registreringsdato	Skipsnavn	Kaptein	Destinasjon	Hjemstedshavn
1755-03-00	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1755-03-00	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Setúbal A0364551	Arendal A0894753
1755-03-15	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1755-03-25	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Setúbal A0364551	Arendal A0894753
1755-03-25	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	London A0381691	Arendal A0894753
1755-03-25	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Arendal A0894753	Arendal A0894753
1756-04-00	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1756-04-00	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Lisboa A0360085	Arendal A0894753
1756-04-13	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Fredrikstad A0849663	Arendal A0894753
1756-07-09	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Lisboa A0360085	Arendal A0894753
1756-09-03	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Setúbal A0364551	Arendal A0894753
1756-09-03	Cron Prinz Christian	Ole Larsen Dahl	Christiania A0836627	Arendal A0894753

Tabell 8 – seilaser ført av Lars Dahl i mellomperioden og under Den franske revolusjonskrigen.

Kilde: www.navigocorpus.org

Registreringsdato	Registrert skipsnavn	Kaptein	Destinasjon	Hjemstedshavn
1784-07-00	Neptuni Galley	Lars Dahl	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1784-07-00	Neptuni Galley	Lars Dahl	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Arendal A0894753

1784-07-00	Neptuni Galley	Lars Dahl	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1784-07-00	Neptuni Galley	Lars Dahl	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Arendal A0894753
1785-07-00	Neptuni Galley	Lars Dahl	Sligo - A0592945	Arendal A0894753
1785-07-00	Neptuni Galley	Lars Dahl	Setúbal A0364551	Arendal A0894753
1785-07-00	Neptuni Galley	Lars Dahl	Arendal A0894753	Arendal A0894753
1785-07-01	Neptuni Galley	Lars Dahl	Danmark-Norge A1965306	Arendal A0894753
1787-09-07	Patriotes - 0013624N	Lars Dahl 00013622	Lorient A0140266	Molde A0846405
1787-09-07	Patriotes - 0013624N	Lars Dahl 00013622	Le Croisic A0213139	Molde A0846405
1788-07-00	Patriotens Haab	Lars Dahl	Danmark-Norge A1965306	Molde A0846405
1788-07-00	Patriotens Haab	Lars Dahl	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Molde A0846405
1788-07-01	Patriotens Haab	Lars Dahl	Trondhjem A0858222	Molde A0846405
1794-12-00	Ebenetzer	Lars Dahl	Danmark-Norge A1965306	Molde A0846405
1794-12-00	Ebenetzer	Lars Dahl	Sør for Kapp Finisterre A1965309	Molde A0846405
1794-12-01	Ebenetzer	Lars Dahl	Danmark-Norge A1965306	Molde A0846405
1796-02-00	Ebenetzer	Lars Dahl	Danmark-Norge A1965306	Molde A0846405
1796-02-01	Ebenetzer	Lars Dahl	Danmark-Norge A1965306	Molde A0846405

Tabell 11 – Skipsanløp til Porsgrunn med skip i flåten til brødrene Hans Herlofsen og Stian Herlofsen.

Kilde: www.navigocorpus.org

Registreringsdato	Skipsnavn	Kaptein	Destinasjon	Hjemstedshavn
1794-02-00	Haabets Anker	Ole Paus	Danmark-Norge	Porsgrunn

			A1965306	A0849490
1794-02-00	Haabets Anker	Ole Paus	Sør for kapp Finisterre A1965309	Porsgrunn A0849490
1794-02-01	Haabets Anker	Ole Paus	Danmark-Norge A1965306	Porsgrunn A0849490
1794-03-00	Justitia	Henry (Henrich) Wright	Danmark-Norge A1965306	Porsgrunn A0849490
1794-03-00	Justitia	Henry (Henrich) Wright	Sør for kapp Finisterre A1965309	Porsgrunn A0849490
1794-03-01	Justitia	Henry (Henrich) Wright	Danmark-Norge A1965306	Porsgrunn A0849490
1794-06-00	Justitia	H. Qvist	Danmark-Norge A1965306	Porsgrunn A0849490
1794-06-00	Justitia	H. Qvist	Sør for kapp Finisterre A1965309	Porsgrunn A0849490
1794-03-00	Trende Søstre	Frantz Cudria	Danmark-Norge A1965306	Porsgrunn A0849490
1794-03-00	Trende Søstre	Frantz Cudria	Sør for kapp Finisterre A1965309	Porsgrunn A0849490
1794-03-01	Trende Søstre	Frantz Cudria	Danmark-Norge A1965306	Porsgrunn A0849490
1794-05-00	Favoriten	Thomas Nordberg	Danmark-Norge A1965306	Porsgrunn A0849490
1794-05-00	Favoriten	Thomas Nordberg	Sør for kapp Finisterre A1965309	Porsgrunn A0849490
1794-05-01	Favorite	Thomas Nordberg	Danmark-Norge A1965306	Porsgrunn A0849490

Tabell 12 – skip i flåten til Herlofsen-brødrene som ble kapret under Den franske revolusjonskrigen.

Nr. 1942 Danske Reclamationer i England 1793-1807

Norske skip oppbrakt til England 1793 og 1794:

Nr	Skip	Skipper	Fra	Til	Last	Bemerkning
12	Provedentia	Torkelsen	Mandal	Dunkerque	Trelast	Frigitt med last ikke omk opph
5	Fortuna	Kirkgaard	København	Genoa	Hamp, salp	Ski og last fri, ikke for omk
6	Fortuna	Fasmer	Anzona	Genoa	Korn	
130	Trende Søstre	Hagerup	Bergen	Havre d Gra	Fisk	Skip og last fri med omkost

Norske skip oppbrakt til England 1795 og 1796:

Nr	Skip	Skipper	Fra	Til	Last	Bemerkning
10	Provedentia	Cock	Langesund	Brest	Trelast	Fri m. omk frakt, last s regjeri
40	Fortuna	Petersen	Porsgrunn	Kanalen	Bord	
46	Enighed	Smidt	”	”	”	Skip last fri
170	Provedentia	Jansen	Farsund	Barcelona	Fisk	Last fri

Norske skip oppbrakt til England, Gibraltar, Tortola, Martinique 1797-1801:

Nr	Skip	Skipper	Fra	Til	Last	Bemerkning
2	Ebenezer	Wathne			Br	Opph tollkammer Lond salg br
12	Trende Søstre	Hammerfest	Hammerfest	Barcelona		Oppbr Faro Port, fri
17	Ebenezer	Sørensen	Drammen	Dort	Trelast	Fri
34	Resolute	Madsen	Dort	Flekkefjord	Høy etc	
60	Resolution	Hansen	Amsterdam	Mandal	Stykkgoods	Prisedømt
15	Nordstjernen	Brekke	Fecampt	St Malo		Frigitt
39	Haabets Anker	Laarag	London	Tønsberg	Ballast	Fri
2	Provedntia	Gabri Faye	Drammen	Falmouth	Oppbrakt	Eng krslupp the Driver
7	Eyner Tamberski	D S Booge	Trheim	Amsted		Kaper tilbud fri mot omk

Tabell 13 - Antallet brev Herlofsen sendte til handelsforbindelser på «meglernivå» i Norge og Nord-Europa i perioden 1785-1801.

Kilde: Hans Herlofsens kjøpmannsbøker

År/sesong	Mottakere av brev (skrevet på dansk): «meglere», som var slektninger, kjøpmenn og embetsmenn									
	Brev skrevet til adressater i Norge					Brev skrevet til adressater i utlandet				
	Adam Steen (Christiania)	Nicolai Benjamin Aall (Porsgrunn)	Jacob Aall (Porsgrunn)	Johannes Arboe (Drammen)	Daniel Isaachsen (Kristiansand)	Peter von Hempt (København)	Niels Ryberg (København, Danmark)	Weddik & Wendel (Amsterdam)	Collett & Gram (London)	
1785	7		2		1	9	2	2	3	
1786	27		12	1	2	26	2	13	7	
1787	20	3	11	4		25	2	16	7	
1788	19	4	5	4		19	3	14	6	
1789	12		7	1	11	29	4	10	4	

1790	11	3	8		11	29		10	9
1791	5	17	4	6	9	21		5	8
Sum 2. periode	101	26	49	16	34	158	13	70	44
1792	3	14	12	7	2	15		6	6
1793		1	2	1		3			1
1795	16	19	14	4	4	17		12	4
1796	23	8	13	6	3	10		6	5
1799	22	10	17	2		18	5	5	
1800	25	6	20		4	16	7	7	
1801	7		4		6	2	4		
Sum 3. periode	96	58	82	20	19	81	16	37	17
Sum begge perioder	197	84	131	36	53	239	29	107	61

Tabell 14: Antallet brev Herlofsen sendte til forretningsforbindelser i havner i Karibia, Nord-Atlanterhavet og Middelhavet 1785-1801.

Kilde: Hans Herlofsens kjøpmannsbøker

År/sesong	Benjamin Dixon & Son (St. Croix, fra 1792 i London)	Alex Tower og John Tower (Aberdeen, Skottland og St. Croix)	Friderick Arens (St. Croix)	James Tres (Madeira)	Walter & Portha (Alicante)	Joseph Constantinus Pieters (Setúbal)
1785	2	2				
1786	3	2	1			
1787	3					3
1788	2		1	1		1
1789	1				2	1
1790	1		2		2	2
1791	3			1		

Sum, 2. periode	15	4	4	2	4	7
1792	2					
1793						
1795	1					
1796						
1799						
1800						
1801						
Sum, 3. periode	3					
Sum, begge perioder	18	4	4	2	4	7

Tabell 15: Antallet brev Herlofsen sendte til forretningsforbindelser på de britiske øyene 1785-1801

Kilde: Hans Herlofsens kjøpmannsbøker

År/sesong	Mottakere av brev i Irland og Storbritannia								
	Theophilus Thomson (konsul i Dublin, Irland)	Michael Duff (Drogheda, Irland)	David Henderson, (Ballyshannon, Irland)	Andrew Mullen (Dublin)	Ignatius Everard (Sligo, Irland)	Richard Oxnam (Penzance, England)	Benjamin Snowden (Hull, England)	Andreas Gram (London)	Wolffs & Dorville (London)
1785									
1786	2		2						

1787	2	2	1	1	3	2			
1788	2	1							
1789				1		2	2		
1790						3	2		
1791						4			
1792									1
Sum, 2. periode	6	3	3	2	3	11	4		1
1793									
1794									
1795									
1796									
1799								7	
1800								6	2
1801								3	1
Sum, 3. periode								16	3
Sum, begge perioder	6	3	3	2	3	11	4	16	4

Noter

Kapittel 1

¹ Krigen blir også referert til i historiefaglig litteratur som Den nordamerikanske revolusjonskrigen, og Den nordamerikanske frigjøringskrigen.

² Diesen, Einar. (1973). *Slekten Herlofsen gjennom 400 år. En Sørlandskrønike*. Kirstes Boktrykkeri, Oslo. s.84.

³ Teige, Ola. (2008). *Eliten i Christianias sosiale og politiske nettverk 1680-1750*. Doktoravhandling, Universitetet i Oslo. s. 17.

⁴ I «Uppsala-kretsen» var Leos Müller, Niklas Stenlås og Ylva Hasselberg fremtredende forskere innen nettverksstudier.

⁵ Teige, 2008, s. 17.

⁶ *Ibid.*, s. 18.

⁷ Rian, Øystein. (2003). *Embetsstanden i dansketida*. Oslo, Det norske samlaget. s. 125.

⁸ Granovetter, Mark S. (1973). «The Strength of Weak Ties». *American Journal of Sociology*, Volume 78. Issue 6, May 1973.

⁹ Bull, Ida. (1998). *De trondhjemske handelshusene på 1700-tallet; slekt, hushold og forretning*. Akademisk avhandling. Nr. 26 i Skriftserie fra Historisk institutt, NTNU, Trondheim. s. 34.

-
- ¹⁰ Wallerstein, Immanuel. (2007). *World-Systems Analysis. An introduction*. Durham og London, Duke University Press. s.28-29.
- ¹¹ Skumsrud Andersen, Morten. (2014). «Hva var Norge i det danske imperiet? - Skottland og Norge som semi-sentra». Oslo, Internasjonal Politikk, 2014, Vol. (03). s. 371.
- ¹² Adler, Nissen, Rebecca. (2014). «Det københavnske perspektiv: - Imperiale kontrollstrategier og lojale mellommenn i det danske imperiet». Oslo, Internasjonal Politikk, 2014, Vol.(03). s. 315.
- ¹³ Teoriretningen ble først utformet av de amerikanske forskerne Alexander Cooley and Daniel H. Nexon, som anvendte den i en analyse av hva de anser som det nåværende amerikanske imperiet.
- ¹⁴ Adler, Nissen, Rebecca, s.320.
- ¹⁵ Skumsrud Hansen henviser i denne betydningen til hva som var en gruppe på rundt 400 embetsmannsfamilier i Norge.
- ¹⁶ Wallerstein, s. 26-27.
- ¹⁷ Ibid., s. 25.
- ¹⁸ Steensgaard, Niels. (1996). «Slotsholmen og verdenshavet. Kan adelsvældens og enevældens Danmark placeres i det kapitalistiske verdenssystem?». Del av antologi. Jeppesen, Hans, Møller, Anders Monrad, S.Nissen, Henrik og Thomsen, Niels. (1996). «Søfart, politik og identitet. Tilegnet Ole Feldbæk.». Handels- & Søfartsmuseet på Kronborg. Søhistoriske Skrifter XIX. Falcon 1996. s. 87-89.
- ¹⁹ Rian, Øystein (2008). «Konge – embetsmann – undersått. Et trekantdrama i dansketida.» Aust-Agder Arv. s.12-14.
- ²⁰ Ibid., s. 29.
- ²¹ Wallerstein, s. 28.
- ²² Den dansk-norske staten avviste på 1700-tallet hver søknad om oppretting av norsk et banksystem og opprettholdt det danske kornmonopolet (1735-1788) og dens norske motsatsen jernmonopolet (1730-1780), som ga Norge en ytterst begrenset samfunnsøkonomisk gevinst og i verste fall truet forsyningslinjer. Både bankspørsmålet og kornmonopolet bidro til å skape sterke motsetninger mellom norske embetsmenn og kjøpmenn og sentralregjeringen i København.
- ²³ Dansk Vestindia heter nå Jomfruøyene, og er amerikansk territorium i Karibia.
- ²⁴ Tittelen på oppgaven er *Den dansk-norske transatlantiske slavehandelen. En kvalitativ analyse av dens omtale i norsk og dansk historielitteratur*. Masteroppgave i Lektorutdanning i historie, NTNU, mai 2016.
- ²⁵ Se <http://toll.lokalhistorie.no/>
- ²⁶ I mine optellinger av Herlofsens utsendte brev regnes da også bestillinger, regnskaper og ordre eller instruksjoner som ble sendt fra Herlofsen til kapteinene eller andre aktører. Jeg har ikke talt med tekster i kjøpmannsbøkene som er merket med «P.M.», som jeg går ut fra er et akronym for «personlig melding». I mange tilfeller er det ikke oppført en mottaker for slike meldinger. Det går da ikke frem om dette er et notat kun ment for forfatteren om et spesielt emne, eller om det er en melding som er sendt til en mottaker. Slike meldinger har jeg derfor ikke tatt med under optelling av brev.

Kapittel 2

- ²⁷ Diesen, s. 88.
- ²⁸ Ibid., s. 76.
- ²⁹ Diesen, «Slektstavle IV. Hans Herlofsens etterkommere.»
- ³⁰ Herlofsens hus var velegnet til både representasjonsformål og handel, da det hadde fem værelser, eget bryggehus og med pakkhus på loftet. Herlofsen hadde da bolig, butikk, kontor og lager på samme sted.
- ³¹ Diesen, s. 77. Huset en kjøpmannsgård som lå like ved vannet, så skip kunne legge til like utenfor. Herlofsen anla også en hage ved bygget som var preget av hagekunst fra flere europeiske land.
- ³² Diesen, s. 96-99. Leien ga Herlofsen 300 riksdaler i inntekter årlig.
- ³³ Ibid., s. 82
- ³⁴ Ibid., s. 83.
- ³⁵ Diesen, s. 83. Ifølge Diesen eide Herlofsen aksjer i Canalcompagniet, Det østersøiske Compagnie, Danske og Norske Species-Bank i København og Assurancecompagniet for Varer og Løsøreffecter.
- ³⁶ Diesen, s.99.
- ³⁷ Ibid., s. 83.
- ³⁸ Ibid., s. 101.
- ³⁹ Ibid., s. 99.
- ⁴⁰ Ibid., s. 95.
- ⁴¹ Ibid., s. 82-83.
- ⁴² Ibid., s. 96.

⁴³ Ibid., s. 32-37.

⁴⁴ Ibid., s. 95.

⁴⁵ Johnsen, Berit og Sætra, Gustav. (2016). *Sørlandsk skipsfart 1600-1920*. Portal forlag, Kristiansand. s. 62.

⁴⁶ Nedenes amt var en del av Christianssand Stiftamt, og tilsvarer i dagens Aust-Agder fylke.

⁴⁷ Diesen, «Slektstavle IV. Hans Herlofsons efterkommere.»

⁴⁸ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/gen/vis/37/pc00000000012924>

⁴⁹ Navnet blir skrevet i ulike varianter, noen ganger som «Peter van Heemert» eller «Peter von Hemmert».

⁵⁰ Justitsråd var en dansk tittel, som fra 1661 ble tildelt medlemmer av Danmarks høyesterett. Tittelhaveren ble gitt en posisjon som tilsvarte 3. eller 4. rangklasse. Senere ble forbindelsen mellom høyesterett svekket. Etter hvert ble den mer ansett som en hedersbevisning i rangsystemet. Tittelen forsvant i begynnelsen av 1900-tallet. Etatsråd var en dansk og norsk tittel, som inntil 1909 ble utdelt av den danske kongen. Tittelhaveren ble dermed innvilget en posisjon i form av 3. rangklasse.

⁵¹ Se

http://denstoredanske.dk/Dansk_Biografisk_Leksikon/Handel_og_industri/K%C3%B8bmand/Niels_Ryberg

⁵² Diesen s.80.

⁵³ Ibid., s. 39-40.

⁵⁴ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/gen/vis/327/pv000000002569588>

⁵⁵ Diesen, s.76.

⁵⁶ Ibid., s. 79.

⁵⁷ Ibid., s. 90-91.

⁵⁸ Ibid., s. 90.

⁵⁹ Ibid., s. 90.

⁶⁰ Ibid., s. 82.

⁶¹ Ibid., s. 91.

⁶² Ibid., s. 82.

⁶³ Dansk Vestindia var en dansk koloni som bestod øyene St. Thomas, St. Jan og St. Croix. I dag er øyene en del av Virgin Islands, som er amerikanske territorium.

⁶⁴ I tabell 1 og 2 i appendiks er det oppført opplysninger om lestetall, innkjøps- og byggeår og andeler Herlofsen hadde i skipene.

⁶⁵ Diesen, s. 84.

⁶⁶ Aanby, Anne Tone. (2010). «Pusnes». *Aust-Agder Arv. Årbok for Aust-Agder Kulturhistoriske senter*, s. 175.

⁶⁷ Sætra, 2016, s. 56.

⁶⁸ Diesen, s. 84.

⁶⁹ Aanby, 2010, s. 186.

⁷⁰ Ibid, s. 180-181.

⁷¹ Sætra, 2016, s. 63.

⁷² Aanby, 2010, s. 178-179.

⁷³ Ibid., s. 178.

⁷⁴ Diesen, s. 84.

⁷⁵ Ibid., s. 82.

Kapittel 3

⁷⁶ Feldebæk fører opp perioden 1778-1783 som den som omfattet den amerikanske frihetskrig. Det begrunner han med at det var fra året 1778 at Frankrike erklærte Storbritannia krig, som en alliert av USA.

⁷⁷ Fældbæk, Ole. (1993). *Danmarks økonomiske historie 1500-1840* (1993). Systime, Viborg. s. 107-108 og Mykland, Knut. (1977). *Norges historie. Bind 9. Kampen om Norge 1784-1814*. J.W. Cappelens forlag AS. s. 114.

⁷⁸ Feldebæk, Ole, Jeppesen, Hans, Johansen, Hans Chr., Møller, Monrad Anders og Flemming, Rieck (red.). (1997). *Dansk søfarts historie*. Bind 3. Gyldendalske Boghandel. Nordisk Forlag, København. s.7.

⁷⁹ Mykland, Knut, s. 121.

⁸⁰ Ibid., s. 122.

⁸¹ Fældbæk, 1993, s. 108-109.

⁸² Mykland, Knut, s. 33-35.

⁸³ Sætra, 2016, s. 69.

⁸⁴ Ibid., s. 44.

Kapittel 4

-
- ⁸⁵ Fældbæk, Ole. (1971) Dansk neutralitetspolitikk under krigen 1778-1783. Studier i regjeringens prioritering af politiske og økonomiske interesser. G.E.C. Gads Forlag, København, s. 143-144.
- ⁸⁶ Fældbæk, 1971, s. 140.
- ⁸⁷ Ibid., s. 91.
- ⁸⁸ Ibid., s. 139.
- ⁸⁹ Ibid., s. 20.
- ⁹⁰ Ibid., s. 20.
- ⁹¹ Ibid., s. 24.
- ⁹² Ibid., s. 29.
- ⁹³ Ibid., s. 54.
- ⁹⁴ Ibid., s. 52.
- ⁹⁵ Ibid., s. 91.
- ⁹⁶ Ibid., s. 80-81.
- ⁹⁷ Ibid., s. 81.
- ⁹⁸ Ibid., s. 87.
- ⁹⁹ Ibid. s. 100.
- ¹⁰⁰ Ibid., s. 100-101.
- ¹⁰¹ Ibid., s. 114.
- ¹⁰² Ibid., s. 115.
- ¹⁰³ Ibid., s. 116.
- ¹⁰⁴ Ibid., s. 118.
- ¹⁰⁵ Mykland, s. 120-121.
- ¹⁰⁶ Skipene het «Neptuni Galley», «Justitia», «Favoriten», «Fortuna» og «Cron Prindz Friderich». I 1788 hadde også Herlofsen ifølge Diesen i sin flåte «Nordstiernen» og «Den precieuse steen».
- ¹⁰⁷ Diesen, s. 85.
- ¹⁰⁸ Aanby, 2010, s. 176.
- ¹⁰⁹ Johnsen, Berit og Sætra, Gustav, 2016, s. 60.
- ¹¹⁰ Aanby, 2010, s. 176.
- ¹¹¹ Diesen, s. 75.
- ¹¹² Fældbæk, Ole, Jeppesen, Hans, Johansen, Hans Chr., Møller, Monrad Anders og Flemming, Rieck (red.), s. 95.
- ¹¹³ Diesen, s. 81.
- ¹¹⁴ Sætra, Gustav. (1992). «Adam - Herlofsens «negerslave»». *Aust-Agder-Arv 1992*. s.7. Adam ble først solgt til prokurator Olsen (advokat) på St. Croix, deretter ble han solgt videre til fullmektig Gorm, som solgte Adam til Hans Herlofsen. Sistnevnte hevdet at han hadde betalt 300 riksdaler for gutten, noe som tilsvarte verdien til 60 kuer i hans samtid.
- ¹¹⁵ Sætra, s. 8.
- ¹¹⁶ Ibid.,s. 10.
- ¹¹⁷ Johnsen, Berit og Sætra, Gustav, 2016, s.77.
- ¹¹⁸ Ibid., s. 71.
- ¹¹⁹ Fældbæk, 1971, s. 27.
- ¹²⁰ Molden, Gunnar (2007). «Kapring med forviklinger». *Aust-Agder Arv 2007*. Årbok for Aust-Agder Kulturhistoriske senter, Arendal.
- ¹²¹ Et «algerisk», også kalt «tyrkisk» sjøpass, ga tillatelse til å seile fritt i havområder utenfor Gibraltar-stredet og i Middelhavet uten å risikere å bli kapret eller angrepet av sjørøvere fra Berberstatene. Alle skip som reiste sør for Kapp Finisterre i den nordvestlige delen av Spania var beskyttet av sjøpasset. Passet bestod av to deler, der den ene delen ble vist frem da de ble bordet av sjørøvere fra Berberstatene. Hvis den delen passet sammen med annen del sjørøverne hadde blitt utdelt, kunne de seile fritt videre. Danmark-Norge inngikk en avtale med Den algeriske republikk om fripassordning i 1747. For å få et sjøpass måtte skipsrederne skulle avlegge ed på rådstuen angående eierforhold og fikk deretter rådstueattest. Attesten ble deretter sendt til Kommercekollegiet (General Land Oeconomie og Commerce Collegium) som deretter utstedte et sjøpass.
- ¹²² Rigsarkivet i Danmark, Kommercekollegiet. Sjøpaskontoret Algierske pasprotoller nr. 369 1778-1782 nr. 1186-1187. Opplysningene er innhentet av historikerne Gustav Sætra og Stein Tveite.
- ¹²³ Tabell 5 og 6 er oppført i appendiks.
- ¹²⁴ Tabellene 5 og 6 inneholder en samlet oversikt over bevegelsene til skipene tilhørende brødrene Herlof og Stian Herlofsen, i perioden 1779-1783. Data i tabellen baserer seg på skipsbevegelser i Europa registrert på nettstedet navigocorpus.
- ¹²⁵ Diesen, s. 37-38.
- ¹²⁶ Ibid., s. 38-39.
- ¹²⁷ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/gen/vis/267/pg00000001346445>

-
- ¹²⁸ Molden, s. 70-71.
- ¹²⁹ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Mourits%20Dietrichsen>
- ¹³⁰ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Mouritz%20Dietrichsen>
- ¹³¹ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Mads%20Johansen>
- ¹³² Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01058326002830>
- ¹³³ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/gen/vis/267/pg00000002219027>
- ¹³⁴ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01058326002830>
- ¹³⁵ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Jens%20Kr%C3%B8ger>
- ¹³⁶ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/gen/vis/255/pd00000001058706>
- ¹³⁷ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Christen%20Anders.%20M%C3%B8ller%C2%A7Christen%20Andersen%20M%C3%B8ller>
- ¹³⁸ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Christen%20Andersen>
- ¹³⁹ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01058282001694>
- ¹⁴⁰ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Jacob%20Larsen>
- ¹⁴¹ Dahll, Olav O, Dahll, George og Dahll, Peter F. (1959). *Opptegnelser om slekten Dahll*. Naper, Kragerø, s. 67.
- ¹⁴² Diesen, s. 20-21.
- ¹⁴³ Se <http://www.nermo.org/slekt/d0015/g0000014.html#I33288>
- ¹⁴⁴ Dahll, Olav O, Dahll, George og Dahll, Peter F., s. 82.
- ¹⁴⁵ Polak, Ada. (1968). *Wolffs & Dorville. Et norsk-engelsk handelshus i London under Napoleonskrigene*. Universitetsforlaget, Oslo, s. 211.
- ¹⁴⁶ Dahll, Olav O, Dahll, George og Dahll, Peter F., s. 82-83.
- ¹⁴⁷ Se tabell 10 i appendiks.
- ¹⁴⁸ Diesen, s. 45.
- ¹⁴⁹ Se <http://navigocorpus.org/Corpus/Captain?ID=00013622>
- ¹⁵⁰ Dahll, Olav O, Dahll, George og Dahll, Peter F., s. 83.
- ¹⁵¹ Se https://www.myheritage.no/family-5_5014923_143392751_143392751/dahl-lars-olsen-dahl-hendricha-lysholm-willer
- ¹⁵² Diesen, «Slektstavle III» Stian Herlofsens etterkommere, «den finske gren» og «Kristiansundgrenen».
- ¹⁵³ Weidling, Tor (2000). *Eneveldets menn i Norge. Sivile sentralorganer og embetsmenn 1660-1814*. Riksantikvarens skriftserie 7, Oslo. s. 157.
- ¹⁵⁴ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/gen/vis/255/pd000000010280361>
- ¹⁵⁵ Foss, Frithjof. (1998). *Arendals byes historie*. Arendal Historielag. Opprinnelig utgitt på Arendals Bogtrykkeri i 1893, s.232.
- ¹⁵⁶ Foss, Frithjof, s. 335.
- ¹⁵⁷ *Ibid.*, s. 129-130.
- ¹⁵⁸ Omregnet til dagens moderne standarder for volumenheter utgjorde en pipe ca. 463,25 liter.
- ¹⁵⁹ Feldbæk, 1971, s. 143.
- ¹⁶⁰ *Ibid.*, s. 136.
- ¹⁶¹ *Ibid.*, s. 142.
- ¹⁶² *Ibid.*, s. 142.
- ¹⁶³ *Ibid.*, s. 142-143.
- ¹⁶⁴ *Ibid.*, s. 143.
- ¹⁶⁵ *Ibid.*, s. 131-132.
- ¹⁶⁶ Mykland, Knut, s. 86.
- ¹⁶⁷ Se http://denstoredanske.dk/Dansk_Biografisk_Leksikon/Handel_og_industri/K%C3%B8mand/Niels_Ryberg
- ¹⁶⁸ Mykland, Knut, s. 96.
- ¹⁶⁹ *Ibid.*, s. 97.
- ¹⁷⁰ Diesen, s. 85.
- ¹⁷¹ Aanby, 2010, s. 186.
- ¹⁷² Johnsen og Sætra, 2016, s. 53.
- ¹⁷³ *Ibid.* s. 54.
- ¹⁷⁴ *Ibid.*, s. 51.
- ¹⁷⁵ Diesen, s. 83.
- ¹⁷⁶ *Ibid.*, s. 86.
- ¹⁷⁷ Se <http://toll.lokalhistorie.no/>
- ¹⁷⁸ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListPrimaryPlaces.jsp>

- ¹⁷⁹ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListSecondaryPlaces.jsp?country=1>
- ¹⁸⁰ Se <http://solumslekt.org/slekta/famark.php?person=33163>
- ¹⁸¹ Polak, Ada, s. 205.
- ¹⁸² Se <http://www.xn--familiertter-2jb.no/7/18890.html>
- ¹⁸³ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01058322000003>
- ¹⁸⁴ Diesen, s. 103.
- ¹⁸⁵ <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Rasmus%20Holders>
- ¹⁸⁶ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Gieruld%20B%C3%B8eg>
- ¹⁸⁷ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Aanon%20Natvig>
- ¹⁸⁸ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Aanon%20Nattvig>
- ¹⁸⁹ «timber» kan på engelsk bety både hele tømmerstokker og større bord.
- ¹⁹⁰ «Spars», eller økter, er trestenger som ble brukt under reparasjon av skip, «oars» er årer, joffers» ble brukt som bjelker i gruver og «bound sticks» er brunstokker til båtbygging.
- ¹⁹¹ Kent, H.S.K. (1973). War and Trade in Northern Seas. Anglo-Scandinavian economic relations in the mid-eighteenth century. Cambridge, Cambridge University Press. s. 39.
- ¹⁹² AAKS, Hans Herlofens forretningsarkiv. Kopibok 1790-1793. Brev til George og Richard Norman 24. februar, 11. juni og 20. september i 1790.
- ¹⁹³ AAKS, Hans Herlofens forretningsarkiv. Kopibok 1795-1796 og Kopibøker 1799-1801. Brevene ble sendt 30. juni 1795 og 10. september 1799.
- ¹⁹⁴ Utdrag fra boken kan leses på denne nettsiden:
<https://books.google.no/books?id=1lpcCAAQBAJ&pg=PT365&lpg=PT365&dq=%22ignatius+everard%22&source=bl&ots=OU-Jy1oL6Z&sig=b3xXV0hIysEKI7UDNwHHlhchCLU&hl=no&sa=X&ved=0ahUKEwjLgZTE98TTAhWLKsAKHYz7AsE4ChDoAQg5MAk#v=onepage&q=%22ignatius%20everard%22&f=false>
- ¹⁹⁵ The Gentleman's Magazine; An Historical Chronicle for the Year 1810. Volum 70. Utdrag fra magasinet kan leses på denne nettsiden:
<https://books.google.no/books?id=kvYRAAAAYAAJ&pg=PA877&lpg=PA877&dq=%22theophilus+thomson%22+%22dublin%22&source=bl&ots=9N56ktGLTX&sig=ljbB1YorqZwYkEFW4i19yf6KfvE&hl=no&sa=X&ved=0ahUKEwjI9Q9dnm09TTAhVIECwKHVUMCW8Q6AEIKTAA#v=onepage&q=%22theophilus%20thomson%22%20%22dublin%22&f=false>
- ¹⁹⁶ Tre fot tilsvarende en meter og en inch er 2,54 centimeter.
- ¹⁹⁷ Journals of the House of Commons of the Kingdom of Ireland. 1772. Volume 15. Utdrag fra journalene kan leses på denne nettsiden:
<https://books.google.no/books?id=AMtOQAAMAAJ&pg=PA249&lpg=PA249&dq=%22Andrew+Mullen%22+%22Dublin%22+%22merchant%22&source=bl&ots=MdGa0vMit0&sig=KXblb7xCyWibXNfB1A48e4o8NVg&hl=no&sa=X&ved=0ahUKEwjey7if0NTTAhUCdCwKHaZJA8MQ6AEIKTAA#v=onepage&q=%22Andrew%20Mullen%22%20%22Dublin%22%20%22merchant%22&f=false>
- ¹⁹⁸ Tipton, Gemma. (2014). «Fit for the king's horses at €2.85m». The Irish Times. Se <http://www.irishtimes.com/life-and-style/homes-and-property/new-to-market/fit-for-the-king-s-horses-at-2-85m-1.1804060>
- ¹⁹⁹ Andersson, Magnus. (2016). Den europeiske varu- og kreditmarknaden under 1700-talet. Handel och sjöfart med Göteborg som utgångspunkt. Gidlunds Förlag, s. 33
- ²⁰⁰ Se http://denstoredanske.dk/Dansk_Biografisk_Leksikon/Handel_og_industri/K%C3%B8bmand/Peter_van_Hemert
- ²⁰¹ Se http://denstoredanske.dk/Dansk_Biografisk_Leksikon/Handel_og_industri/K%C3%B8bmand/Niels_Ryberg
- ²⁰² Foss, Frithjof, s. 151-152.
- ²⁰³ Ibid., s. 83.
- ²⁰⁴ Ibid., s. 243.

Kapittel 6

- ²⁰⁵ Feldbæk, 1998, 204-216 og Mykland, Knut, s. 108.
- ²⁰⁶ Mykland, Knut, s. 97-99.
- ²⁰⁷ Ibid., s. 97.
- ²⁰⁸ Ibid., s. 99-101.
- ²⁰⁹ Ibid., s. 88 og s. 114.
- ²¹⁰ Ibid., s. 123.

²¹¹ I Norge var en kommersel 2 080-2 300 kg avhengig av skipets størrelse. Når skipsstørrelse oppgis i kommerselster, regnes en lest vanligvis å være på 2 registertonn (2,08).

²¹² Se tabell 14 i appendiks.

²¹³ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Jens%20Aalholm>

²¹⁴ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Jacob%20Holst>

²¹⁵ Diesen, s. 26.

²¹⁶ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Nicolay%20Herlofsen>

²¹⁷ Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/ft/person/pf01058322001497>

²¹⁸ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Jacob%20Lindved>

²¹⁹ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Jacob%20Lintved>

²²⁰ Se

<http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=S%C3%B8ren%20Anonsen%C2%A7S%C3%B8ren%20Aanonsen>

²²¹ Se

<http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Audek:%20Waskin%C2%A7Aslach%20Pedersen>

²²² Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Aslak%20Pedersen>

²²³ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Aslack%20Peterson>

²²⁴ Se <http://toll.lokalhistorie.no/customs/callListCaptain.jsp?a=Aslag%20Pedersen>

²²⁵ Polak, Ada, s. 201.

²²⁶ Andersson, Magnus, s. 28.

²²⁷ Ibid., s. 35.

²²⁸ Ibid., s.33-34.

²³⁰ Ibid., s. 26.

²³¹ Se

http://denstoredanske.dk/Dansk_Biografisk_Leksikon/Handel_og_industri/K%C3%B8bmand/Peter_van_Hemert

²³² Polak, Ada, s. 221.

²³³ Se

http://denstoredanske.dk/Dansk_Biografisk_Leksikon/Handel_og_industri/K%C3%B8bmand/Jeppe_Pr%C3%A6torius

²³⁴ Et oksehode tilsvarte 1,5 amer, 2 tønner, 6 ankere, eller 240 pottes. Dette tilsvarte ca. 231,625 liter, men volumet kan ha variert i ulike historiske perioder.

²³⁵ Nævestad, Espen. (2014). «I vinnings hensikt. Grev Wedel for riksretten.» Fortid, nr. 3. 2014.

²³⁶ AAKS, Hans Herlofsens forretningsarkiv. Kopibok 1791-1792. De to brevene ble sendt 23. oktober og 18. desember i 1792.

²³⁷ Diesen, Sverre, «Slektstavle I».

²³⁸ Polak, Ada, s. 208.

²³⁹ Ibid., s. 206.

²⁴⁰ Diesen, s. 110.

²⁴¹ Ibid., s. 112.

²⁴² Se <https://digitalarkivet.arkivverket.no/gen/vis/255/pd00000010283928>

²⁴³ Diesen s. 114.

²⁴⁴ Mykland, Knut, s. 107.

²⁴⁵ Ibid., s. 122.

²⁴⁶ Diesen, s. 87.

Kapittel 8

²⁴⁷ Teige, Ola, s.12.

²⁴⁸ Teige, 2008, s. 14.

²⁴⁹ Ibid. s.12.

²⁵⁰ Ibid., s. 37 og s. 38.

²⁵¹ Egosentriske nettverk er fokusert rundt kun ett individ, og hvem dette individet er i kontakt med.

²⁵² Granovetter, Mark S. (1973). «The Strength of Weak Ties». American Journal of Sociology, Volume 78. Issue 6, May 1973.

²⁵³ Teige, s. 236.

²⁵⁴ Teige, 2008), s. 21-24.

²⁵⁵ Frydenlund, Bård. (2002). «Stor af Stand, Større af Velstand». – Innblikk i Christiania-elitens makthegemoni 1750-1814. Hovedoppgave, Universitetet i Oslo. s.11.

²⁵⁶ Teige, 2008), s. 22.

²⁵⁷ AAKS, Hans Herlofsens forretningsarkiv. Kopibok 1785-1788 og kopibok 1790-1793. Se brev datert 28. november 1786, til Kongen og Kansellirådet, brev til Generaltollkammeret 30. august 1791 og til stiftamtmand Fredrik Moltke datert 2. februar 1793.

²⁵⁸ Teige, s. 236.

²⁵⁹ Boyce, s. 167-170.

²⁶⁰ Ibid., s.168-171.

²⁶¹ Ibid., s. 172-174.

²⁶² Teige, s. 31-32.

²⁶³ Rian, 2003, s. 123- 125.