

KAPITTEL 2

Peter Dahl fra Fjære

Et transnasjonalt liv i opplysningstiden

Finn-Einar Eliassen

Når et begrep blir så raskt adoptert og så populært i en faggruppe som transnasjonal historie har blitt, er det selvsagt en fare for at det går inflasjon i bruken av det, og at man ser transnasjonale fenomener overalt.⁴⁰ Dermed mister også begrepet mye av sin analytiske kraft. Men i en del tilfeller er det en meget treffende term, ikke minst når det anvendes om varestrømmer og mennesker i bevegelse over landegrenser og store havstrekninger. Og kanskje spesielt når disse to strømmene kombineres – når varer og mennesker sammen gjennomtrenger grenser og beveger seg i transnasjonale soner, der varer og personer, impulser og kulturelementer møtes, blandes og endres. Biografien er noe av en nøkkelsjanger, ikke bare når det gjelder å kartlegge transnasjonale liv, men også fordi andre sentrale transnasjonale fenomener som kulturmøter, kulturutveksling og kulturspredning har vært knyttet til og båret av personer.⁴¹

1700-tallet, og særlig siste del av århundret, er en fascinerende periode i historien. Et stort antall personer – langt flere enn noen annen gang før i historien – beveget seg mellom kontinentene og samlet erfaringer, opplevelser og kunnskaper fra ulike deler av verden: sjøfolk og slaver, kjøpmenn og kolonitjenestemenn, vitenskapsmenn og militære, tjenestefolk og

40. For en meget vid tolkning av begrepet «transnasjonal historie», se Fossat, Magnussen, Petersen og Sørensen 2009.

41. Eliassen 2012.

kriminelle, mange enslige og noen med ektefelle og familie. Mange barn vokste opp med en flerkulturell bakgrunn, og mange mennesker gjennomgikk store forandringer og omveltninger gjennom livet, ofte som ofre eller begunstiget av omstendigheter de ikke hadde kontroll over, men ikke sjelden – og i hvert fall ofte delvis – som følge av aktive valg som de selv traff. Mange kvinner og menn ble gjenskap eller gjenskapte seg selv flere ganger i løpet av sine liv, etter hvert som de skiftet oppholdssted, rolle og atferd. Europeere kunne bli «indere» eller «indianere», asiater og afrikanere kunne bli europeisert, og utlendinger ble naturalisert. Frie menn og kvinner kunne bli slaver, slaver kunne bli frie, matroser kunne bli admiraler og oppdagere, bondesønner kunne bli storkjøpmenn, soldater og kunstnere kunne bli adlet, og kongelige kunne bli styrtet fra makten og fratatt både titler og liv. Folk fra beskjedne kår kunne oppnå lærdom, dannelse og av og til rikdom.⁴²

En av disse personene, som forflyttet seg over store deler av verden, gjorde karriere til sjøs og i forretningslivet, beveget seg i de mest forskjellige miljøer og skaffet seg dannelse og kultur i opplysningstidens Europa, var Peter Andersen Dahl (1747–89) fra Fjære.⁴³

Slekten, sjøen og hjemstedet

Peter Dahl ble født på Vestre Eskedal på Hesnes-halvøya i Fjære sogn i 1747 og vokste opp i et maritimt samfunn omkring det lille strandstedet Grimstad. Rundt Vikkilen og Groosefjorden, som ellers langs Nedeneskysten, var sjøen vel så viktig som jorda for beboerne. Hele Agderkysten var en transnasjonal sone, der kontakten med utlandet var tett, utenlandske impulser var mange, og de fleste hadde slekt i utlandet, særlig i Nederland. Sjøfart, losing, fiske, skipsbygging og berging og reparasjoner av havarerte skip var hovednæringer, og den unge Peter hadde det alt sammen både i nærområdet og i sin egen familie. Grimstad hadde en liten, men voksende

42. Eliassen 2012, s. 342–343. Samme sted, note 15–18 viser til en del av den nyeste litteraturen om slike personer. Se også Rotschild 2011.

43. Denne artikkelen bygger på et langvarig arbeid med Peter Dahls biografi, som begynte da jeg selv var lektor på Dahlske videregående skole, før siste århundreskifte, og forhåpentlig vil foreligge i bokform i 2014. Mer utførlige henvisninger til primærkildene vil komme der – her kan bare enkelte slike nevnes. Se også Eliassen 2001, som representerer et tidlig stadium i forskningsprosessen.

handelsflåte, og særlig på høsten og vinteren kom mange fremmede skip inn på Groosefjorden og i Hesnes havn for å søke ly for «kontrari vind», nødhavn ved uvær, og for å få reparert sjøskader. Det var norske, danske, svenske, russiske, baltiske, britiske, nederlandske, franske, tyske og spanske skip. Én vinter måtte en hel flåte av danske vestindiafarere søke nødhavn på Groosefjorden. Fra losstasjonene på Hesnes og Håøy gikk losene i all slags vær ut til skip i havsnød. I sommerhalvåret kom Grimstads egne skip hjem fra havner rundt Nordsjøen, på Atlanterhavskysten og fra Vestindia. Jacob de Wida Geelmuyden var Grimstads største reder, og han drev også en kranbrygge der skip ble reparert – helt til eieren av kranbryggen i Kolbjørnsvik ved Arendal, som hadde kongelig privilegium på skipsreparasjoner i Arendals tolldistrikt (som Grimstad hørte til), satte en stopper for denne virksomheten midt i 1750-årene. Fiskere holdt til på Hesnes og rundt Groosefjorden, og nederlandske hummerbysser (brønnfartøyer) kom til Hesnes og drev ulovlig oppkjøp av hummer fra lokale fiskere – i konkurranse med den nevnte Geelmuyden, som også hadde et hummerfartøy. Smugling foregikk langs hele kysten.⁴⁴

Alt dette hadde Peter Dahl omkring seg i oppveksten. Mye hadde han selv opplevd, sett og hørt, og en del av det hadde han innpå livet i sin egen familie. Faren, Anders Madsen, var ikke bare gårdbruker, men også skipsbygger og hadde trolig seilt som skipstømmermann i sin ungdom. Han hørte til en slekt av skipsbyggere i Fjære og Øyestad, som blant andre omfattet hans fettere Peder og Anders Johannessen (eller Johansen) på nabogården Hodnebrog og på Hesnesøy.⁴⁵ Tre av Peter Dahls fire brødre gikk til sjøs, det samme gjorde en rekke av hans halvbrødre, fettere og fjernere slektninger, mens søstre og kusiner ble gift med skipper og matroser. Peters eldste bror, Mads, havnet i Nederland, etter et forlis med et kristianskip på øya Amerland i 1758. Han døde på reise med et hollandsk skip to år seinere, og Peter Dahls familie delte dermed skjebne med de fleste nabofamiliene på Hesnes, som også mistet yngre medlemmer i Nederland eller på nederlandske skip omtrent på samme tid.

44. SAK, NSA, Tingbøker, nr. 21–27 (1744–69).

45. Aanby 2012, s. 85, 226–227, 287.

«På atskillige farvann»

I april 1770 sto Peter Dahl på Københavns rådstue og avla sin borgerskapsed som skipper. Han beskrives da som «Maadelig Høy med Lyst Haar», og han opplyste at han var 25 år gammel og «har Fahret 14 aar paa adskillige Fahrvande». I virkeligheten var han bare 22 1/2, men siden 25 år var den offisielle myndighetsalderen og minstealderen for å få borgerbrev, oppga han det. Mer uklart er det om han på det tidspunktet virkelig hadde seilt til sjøs i 14 år – det ville si at han hadde gått til sjøs som åtte-ni-åring, i 1756. Det er ikke helt utenkelig – andre kjente dansk-norske sjøfolk gikk til sjøs i 9–12 års alder, og en familietradisjon hevder at Peter Dahl rømte hjemmefra i svært ung alder med et skip som lå ved Groos. Han kan meget vel ha løyet på alderen hele tiden og for eksempel påstått at han var 12 år første gang han tok hyre som skipsdreng. Men mer sannsynlig er det nok at det var hans far som gjorde avtale med en skipper om å ta den unge Peter om bord, slik det var vanlig i Grimstad-distriktet på midten av 1700-tallet.⁴⁶

Det meste av tiden fram til 1770 vet vi ikke hvor, på hvilke skip eller under hvilke skipper Peter Dahl seilte. Det er nærliggende å tro at han kan ha startet om bord på et grimstadskip, og da mest sannsynlig ett av skipene til byens største reder, Jacob Geelmuyden. Men vi vet det ikke, og han kan like gjerne ha seilt på arendalsskip, eller skip fra Kristiansand eller Kristiania, for den delen. Mest sannsynlig var han i nordsjøfart det meste av tiden, og trolig på flere ulike skip, som vanlig var.

Den atlantiske verden

I 1768, 20 år gammel, entret Peter Dahl det som blir kalt *Den atlantiske verden*. I åtte år seilte han fram og tilbake mellom København og Christiansted på øya St. Croix i Dansk Vestindia – to år som overstyrmann og seks år som kaptein på fregatten *Friheden*, eid av William Chippendale og Jakob Selby i København. Lasten besto av matvarer fra Europa til den euro-

46. DRA, Aparterrulle over Skippere, Styr mænd, Dreng etc. (København) 1740 (1740–70), s. 216, nr. 858 (28.4.1770). Løkkebø 1956, s. 17. Kalm 1966, s. 82. *Grimstad bys historie*, s. 98. Det var ikke uvanlig at gutter gikk til sjøs i 10–12 årsalderen, noen også tidligere. Det var først mye seinere at det ble vanlig å vente til etter konfirmasjonen.

peiske befolkningen på øyene St. Thomas, St. Jan og St. Croix og sukker, rom, bomull, ris og fargetre fra Karibia til København. Ved én anledning, vinteren 1772–73, startet *Friheden* ekspedisjonen til Dansk Vestindia fra Altona i Holstein.

Den atlantiske verden er betegnelsen på det nettverket av forbindelser mellom Europa, Afrika og Amerika som ble dannet gjennom oppdagelser, kolonisering, plantasjedrift og handel fra 1400-tallet og framover. Nettverket var basert på handel og administrasjon, men besto først og fremst av mennesker – kolonister, administratorer, plantasjeeiere, kjøpmenn og redere, skippere og sjøfolk, tjenestefolk og slaver. Og det som ble utvekslet, var ikke bare varer og mennesker, men også ideer og holdninger. Hundrevis – trolig flere tusen – skip krysset årlig Atlanterhavet etter midten av 1700-tallet.⁴⁷

Mange historikere deler Den atlantiske verden i fire eller fem hoveddeler og snakker om en spansk, en portugisisk, en britisk, en fransk og en nederlandsk atlantisk verden, som hver besto av en kolonimakt og dens besittelser i Atlanterhavet, Karibia og på det amerikanske kontinentet.⁴⁸ Men virkeligheten var langt mer «uryddig»: Kolonier skiftet eiere – ikke minst gjaldt dette de karibiske øyene, der først Spania var eneherskende. Seinere gjorde Nederland og Frankrike og i økende grad Storbritannia seg gjeldende, mens små kolonimakter som Danmark-Norge og Sverige sikret seg «smuler fra de rikes bord». Grenser og utposter mellom koloniene på det amerikanske kontinentet var lenge flytende, ofte i endring og alltid i spill i de store krigene på midten og slutten av 1700-tallet. Kolonister, soldater, sjøfolk og kjøpmenn fra ulike europeiske land opererte i andre staters kolonier, dels illegalt, som smuglere, pirater og «maroner» (rømte slaver). Men de fleste ble enten naturaliserte briter, franskmenn og så videre etter et eierskifte i en krig, eller de opererte i en gråsoner mellom ulike lands kolonier – ofte mellom mindre og større kolonimakter, men også mellom franske og britiske besittelser. Den atlantiske verden var i realiteten en transnasjonal sone, langt på vei en *europaisk* atlantisk verden.⁴⁹

47. Hancock 1995, McCusker & Morgan 2000, Bailyn 2005, Coclanis (red.) 2005, Pearsall 2008, Greene og Morgan (red.) 2009, Benjamin 2009, Canny and Morgan (red.) 2011.

48. Greene og Morgan (red.) 2009, se spesielt s. 55–187.

49. Herzog i Canny og Morgan 2011, s. 481–482. Hancock 1995, s. 219. Bailyn 2005, s. 83–94.

Få steder var dette mer tydelig enn i Dansk Vestindia. St. Thomas og St. Jan var blitt annektert av danske kolonister i 1671 og 1718, mens St. Croix ble kjøpt fra Frankrike i 1733. Blant plantasjeeierne utgjorde «danskene» (mange av dem holsteinere og meget få nordmenn) knapt en fjerdedel mot slutten av 1700-tallet, mens nesten halvparten var engelskmenn, skotter og irer, og resten ble utgjort av franskmenn, nederlendere og tyskere. De fleste av dem kom fra andre øyer i Karibia og hadde kapital og ekspertise fra plantasjedriften der.⁵⁰ St. Croix var ikke oppdyrket da Danmark-Norge kjøpte øya fra Frankrike, men den viste seg meget velegnet for sukkerdyrking, samtidig som jorda ennå ikke var utpint, som på flere av de tidlige plantasjeøyene. St. Croix ble raskt en av de mest produktive sukkerøyene i Vestindia, sett i forhold til arealet.⁵¹

Sukker var kanskje den mest transnasjonale varen som ble produsert og transportert i tidlig nytid – perioden fra de store oppdagelsene til den industrielle revolusjon. Sukkerrør ble først dyrket i Sør-Asia og etter hvert transplantert via middelhavsområdet og atlantehavsøyene til Vestindia og Sør-Amerika av europeiske kolonister og plantasjeeiere. Plantasjearbeidet ble utført av slaver fra Afrika, og sukkeret ble transportert til Europa for videreforedling og forbruk. Den atlantiske «sukkerrevolusjonen» blir ofte betraktet som en av de største økonomiske omveltningene før den industrielle revolusjon.⁵²

I siste halvdel av 1700-tallet utgjorde afrikanske slaver mellom 85 og 90 prosent av innbyggerne på alle de tre dansk-vestindiske øyene. Selv i byene Christiansted og Frederiksted på St. Croix og Charlotte Amalie på St. Thomas var mellom to tredjedeler og tre fjerdedeler av innbyggerne slaver.⁵³ Engelsk var hovedspråket på de danske øyene, selv den offisielle danske avisen bar navnet *The Royal Danish-American Gazette* og var nesten helt engelskspråklig. Også nederlandsk var mye brukt. Og på tross av den oldenborgske statens strenge lutheranske ortodoksi, eksisterte det en pragmatisk religionsfrihet i Dansk Vestindia. I Christiansted fantes det både

50. Christensen 1983, s. 146–147, 150. Hall 1992, s. 9–27.

51. Bro-Jørgensen 1966. Vibæk 1966, s. 90–98. Hornby 1980, s. 101–106, 134–140. Dookhan 1994, s. 79–81

52. Mintz 1986, s. 19–73, 84–96, 108–138. Curtin 1998. Higman 2000.

53. Hall 1992, s. 5, 87–89.

en katolsk, en nederlandsk-reformert og en presbyteriansk kirke samt en jødisk synagoge, og kristne europeere på øyene gikk vekselvis i hverandres kirker, siden det var få som hadde kapasitet til å holde gudstjeneste hver søndag.⁵⁴

Årlig seilte cirka 50 skip mellom Danmark-Norge og Dansk Vestindia i siste halvdel av 1700-tallet – de fleste mellom København og St. Croix. Både blant rederne og skipperne var det mange naturaliserte utlendinger, på reder-siden finner vi navn som van Hemert, de Coninck, Brown, Appleby, Drewsen, Black og Budtz.⁵⁵ *Friheden*, som Peter Dahl seilte på, tilhørte William Chippendale og Jakob Selby – førstnevnte med engelsk, sistnevnte med irsk bakgrunn. De var også plantasjeiere på St. Croix, hadde flere skip i fart mellom København og Dansk Vestindia og eide et sukkerraffineri i København. Demed kontrollerte de alle ledd i sukkerproduksjonen og -handelen. Chippendale & Selbys fullmektig i Christiansted var iren Christopher McEvoy, en annen plantasjeier, som seinere slo seg ned som kjøpmann i København.⁵⁶

Frihedens skipper de to første årene var skotten Robert Scott, født i Edinburgh og bosatt i Rotherhithe i London. Scott hadde vært løytnant i den britiske marinen under Sjuårskrigen 1756–63 og blant annet tjenestegjort i ett år på samme skip som James Cook (HMS *Northumberland*). På slutten av krigen hadde han deltatt i kartleggingen av en del av de mindre øyene i Vestindia. Robert Scott hadde kommet inn i den dansk-vestindiske handelen gjennom sin svigerfar Nicholas Comyn, som brakte forsyninger fra Irland til St. Croix midt på 1760-tallet. Selv var han blitt naturalisert ved å ta borgerskap i Kristiansand under et anløp der i november 1768.⁵⁷

Ved minst én anledning, vinteren 1772–73, hadde *Friheden* i følge sjøpasset tillatelse til å gå innom Cork i Sør-Irland på vei vestover, for å laste kjøtt, smør og andre matvarer til øyene. Dahl og Scott seilte dessuten mellom St. Croix og de britiske Leeward- og Windwardøyene (sørøst for de danske) når anledningen bød seg. Også på det området var myndighetenes håndtering av statens politikk pragmatisk. Langt de fleste skipene som anløp Christiansted, flere

54. Hall 1992, s. 9–19. KBK, *The Royal Danish American Gazette*, 1770ff.

55. Gøbel 1991, s. 45–46, 52–55.

56. Klem 1968. Lauring 1998. www.slavehandelenskbh.dk

57. Eliassen 2001, s. 11.

hundre i året, kom fra Nord-Amerika, og en del av varene som *Friheden* brakte hjem, var transittvarer fra britiske kolonier i Nord-Amerika og Karibia.⁵⁸

Arbeidsmarkedet for sjøfolk på 16- og 1700-tallet var riktignok internasjonalt, men ikke i balanse: Et stort antall norske sjøfolk seilte på nederlandske skip, færre, men ganske mange også på britiske skip, en del på franske, og det fantes også norske sjømenn om bord på svenske og russiske skip. Men det var ikke mange menige utenlandske sjøfolk på norske eller danske skip før mot slutten av 1700-tallet. Lenge hadde Danmark-Norge nok av egne sjøfolk til å bemanne skipene, mens andre land, særlig Nederland, men også Storbritannia og Russland, hadde en konstant mangel på sjøfolk, spesielt i oversjøisk fart. Dansk-norske myndigheter søkte først og fremst å rekruttere utenlandske offiserer til orlogsflåten, og i andre rekke til handelsflåten.⁵⁹ Mannskapet på *Friheden* besto av 16–17 mann på hver enkelt tur. I alt var vel 60 sjøfolk med på fire seilaser fra København i årene 1770–75, hele 53 av dem bare på én enkelt reise. Mannskapet var nesten bare innenlandske, fra Danmark, Norge og Slesvig-Holstein. Peter Dahls overstyrmann, Friedrich Friedrichs, kom for eksempel fra øya Sylt i Slesvig-Holstein. Det var han som kom til å overta som kaptein på skipet etter 1775. På det meste var det fem nordmenn om bord, i tillegg til Peter Dahl selv. To av dem var fjæresokninger: Peters lillebror Anders (i manns-kapslista kalt Andreas) var med både i 1771 og 1772 (siste gang fra Altona i Holstein), men ble syk og døde i Vestindia i mars 1773. Den andre var båtsmannen Christen Christensen, i 1773 og 1774. Den eneste «faste» utlen-ningen om bord var den tyske skipslegen Johann August Bindtzel, som var med på de fleste seilasene fra og med 1771. En båtsmann som angivelig var fra Amsterdam, bar navnet Lauritz Christiansen – sannsynligvis en danske eller nordmann som hadde seilt fra Amsterdam i noen år.⁶⁰ I tillegg var det, som på andre danske vestindiafarere, noen ganger en afrikaner på *Friheden* – i 1770 hadde Robert Scott med seg en «Negermand» ved navn Francis, som ikke er anført blant mannskapet, og i 1774 var en av skipsdrene,

58. RA, TrK, nr. 65, f. 177b–179b; nr. 66, f. 64a, 83b, 101b–102a. *Borgerrulle for Kristiansand 1641–1820*, s. 148. Robert Scotts liv og karriere er rekonstruert på grunnlag av britisk kildemateriale, som det vil føre for langt å redegjøre for her. Se den kommende biografien om Peter Dahl.

59. Sætra 1996, 1997. Johansen 1997. Feldbæk 1997, s. 162–170.

60. RA, TrK, nr. 65 f. 40a, 86a. Eliassen 2001, s. 12.

Jack, «een Neger». De fungerte utvilsomt som oppvartere for henholdsvis Scott og Dahl. På enkelte andre dansk-norske skip ble afrikaneren mer utilsørt kalt kapteinens slave.⁶¹

Spesielt forholdet til Robert Scott må ha hatt stor betydning for Peter Dahls videre karriere som kaptein og kjøpmann. En første- eller overstyrmann var skipperens nærmeste medarbeider og fortrolige, både til sjøs og i havn. Spesielt på langfart var faren alltid til stede for at skipperen måtte erstattes på ett eller annet tidspunkt, ved sykdom, ulykke eller død, og da måtte hans nestkommanderende være klar til å overta på kort varsel. Det innebar ikke bare at han måtte være kvalifisert til å føre skipet trygt til neste havn og eventuelt hjem igjen, han måtte også ha grundig kjennskap til skipet, mannskapet og lasten, vite hvem han skulle kontakte i havn og hvilke ordrer kapteinen hadde fra redere og befraktere – også de som ikke var nedtegnet i skipets papirer. Og selv når kapteinen var ved god helse og i full aktivitet, hadde overstyrmannen hovedansvaret for skipets lasting og lossing, for mannskapet både om bord og i havn, og for at skipet ble holdt i forsvarlig stand.⁶² Hva slags forbilde var så Robert Scott? Det er ikke så lett å si siden han ikke hadde hatt noen kommando i Royal Navy. Men britiske marineoffiserer hadde generelt et rykte for å være brutale. Om dette også gjaldt britiske kapteiner på handelsskip, er omstridt.⁶³ Og ingen sjømenn som seilte på *Friheden* under Robert Scott eller Peter Dahl, har etterlatt seg memoarer eller en klage som er blitt bevart. Det som er helt klart, er at kapteinen hadde all makt om bord «nest etter Gud» så lenge sjøfolkene var under hans kommando – det vil si fra mønstringen før avreise til avmønstringen etter hjemkomsten.

Rolleskiftet i 1770, da Peter Dahl overtok som kaptein på *Friheden*, må ha vært planlagt i god tid mellom Scott, Dahl og rederne Chippendale og Selby. Etter hjemkomsten til København på førjulsvinteren 1769 sørget Peter Dahl for å skaffe seg de nødvendige papirer for å overta kommandoen på fregatten. I februar 1770 avla han styrmannseksamen i København, og den 2. april avla han sin borgered på Københavns rådstue og fikk borgerskap som skipper i hovedstaden. Da hadde han også – i hvert fall pro forma – skaffet seg

61. DRA, Christiansted byfogd, Skiftebrevsprotokoll etter borgere og plantere 38.46.29, f. 27b, 28b, 29b.

62. Earle 1998, s. 43–44. Witt 2001, s. 241–255.

63. Rediker 1989. Earle 1998, s. 145–163.

bopel i København, hos blokkedreier Johannes Ambrosius i Strandgaden i Christianshavn. I månedsskiftet april–mai ble han overført fra Kristiansands til Københavns sjølegdrulle og opptatt i Københavns skipperlaug. Da hadde også rederne sørget for sjøpass for skipet fram og tilbake til St. Croix. Første mai ble mannskapet mønstret hos Waterschouten i København, og få dager seinere seilte *Friheden* fra København med Peter Dahl som skipper.⁶⁴ Robert Scott var også om bord, nå som supercargo, det vil si redernes representant med ansvar for lasten og dens avhending i Vestindia samt videre handelstransaksjoner der. I realiteten var Scott fortsatt sjef om bord, og Peter Dahl ble omtalt som hans «assistent», selv om han formelt hadde kommandoen til sjøs som skipper. Etter ankomsten til Vestindia og lossingen i Christiansted fortsatte seilassen på høsten samme år – ikke tilbake til København, men «til Windward» (-øyene), nærmere bestemt til Dominica. Denne øya, to hundre sjømil sørøst for St. Croix, var blitt erobret av britene fra Frankrike under Sjuårskrigen og beholdt av Storbritannia ved freden i 1763. En stor del av den franske og fransktalende befolkningen valgte å forlate Dominica, og store deler av øya ble auksjonert bort til britiske borgere.⁶⁵ Slik ble også Robert Scotts svigerfar Nicholas Comyn eier av en plantasje ved St. Rupert's Bay, nord på Dominica, og han overførte eiendommen usett som en forsinket medgift til sin datter Jane, som var blitt gift med Robert Scott i 1764. Nå skulle Scott ta plantasjen i øyensyn, med sikte på å avhende den.⁶⁶ Samtidig hadde Scott og Dahl med seg en ladning handelsvarer, dels fra Chippendale & Selby i København, dels fra kjøpmenn i Christiansted, for salg på Windward-øyene. Men reisen endte dramatisk. Plantasjen viste seg å være verdiløs, Robert Scott pådro seg en tropesykdom på Dominica, og på tilbakeveien til St. Croix døde han om bord på *Friheden* og ble begravet på den franske øya Montserrat.⁶⁷ Da boet ble gjort opp i Christiansted, gikk Peter Dahl også inn i Scotts rolle som supercargo, og kan dermed også regnes som kjøpmann og ikke bare som skipper. Dessuten hadde en kaptein alltid rett til

64. LAK (nå DRA), Lavsarkiv, Skipperne, nr. 191 (2.4.1770). DRA, Søetaten, Aparterulle over Skipperne, Styrmand, Dreng etc. (København) 1740 (1740–70), s. 216, nr. 858 (28.4.1770). LAK, Waterschouten, København, Waterschoutprotokoll 1768–72, f. 104 (1.5.1770). Erik Gøbels database (pass av 23.4.1770). Takk til Erik Gøbel for tillatelse til å bruke utskrifter fra hans database.

65. Honychurch 1995, s. 58–64.

66. NA, T 1/442/89–90; T 1/440/13–14 (1765). www.british-history.ac.uk/report.aspx?compid=77692 Gatty 1842, s. 2–3.

67. DRA, Christiansted byfogd, Skiftebrevsprotokoll efter borgere og plantere 38.46.29, f. 27a–39b.

«føring» av en viss mengde egne varer, som han kunne selge for egen regning. Føringen var regnet som kapteinenes viktigste inntektskilde i vestindiafarten, og det som gjorde mange av dem rike. Peter Dahl utvidet sin handelsvirksomhet gradvis, og på den siste seilasen til Vestindia eide han omtrent like stor andel av lasten som rederne i København.⁶⁸

En multinasjonal hovedstad

København var Nordens største by i siste halvdel av 1700-tallet, med omkring 70 000 innbyggere i 1770 og vel 100 000 tretti år seinere. Som vi allerede har sett, var Københavns forretningsverden i høy grad transnasjonal på 16- og 1700-tallet. Der var hollendere, tyskere (fra mange ulike stater), engelskmenn, skotter, irer, franskmenn, sveitsere, svensker og andre. Utenlandsk kapital var alltid velkommen. Det var også mange innvandrere og etterkommere av immigranter i andre samfunnslag, blant akademikere, kunstnere, håndverkere, offiserer og flere. Utenlandske gesandter, agenter og spioner holdt også til i hovedstaden. I tillegg var den oldenborgske staten i høy grad flernasjonal, og de aller fleste av rikets 10–11 språksamfunn var representert i hovedstaden.

Av «fremmedspråk» var tysk mest utbredt – naturlig nok, siden holsteinerne var tysktalende. Fransk hadde høyest prestisje, mens engelsk og nederlandsk var mest brukt i handelsverdenen. Riktignok ble adgangen til embeter for utlendinger (det vil si folk født utenfor Oldenburg-monarkiets grenser) i prinsippet avskåret med forordningen om *Indfødsretten* av 1776, etter langvarig misnøye med spesielt det sterke tyske innslaget i statens høyeste stillinger. Men tilsvarende begrensninger ble ikke gjort gjeldende for andre «fremmede» – tvert imot ble mange av dem ønsket velkommen, enten de brakte med seg kapital, kultur eller ekspertise, spesielt innen handel, håndverk og ikke minst fabrikkvesen.⁶⁹

68. USNA, T39, Roll 7, Tollbok Christiansted 1775, s. 42, Inngående, nr. 105 (11.3.1775).

69. Bech 1981, s. 230–236.

Til Ostindia

Ved hjemkomsten til København sommeren 1775 ble Peter Dahl «headhundet» til en ny kommando. Tre år tidligere var Asiatisk Kompagnis monopol på dansk handel på Ostindia (India og Sørøst-Asia) blitt opphevet, og i mellomtiden hadde tre av Københavns ledende kjøpmenn og handelshus gått sammen i et konsortium for å sende de to første private danske ekspedisjonene til India. Investorene, de Coninck & Rejersen, John Brown og Carl Heinrich Thalbitzer, illustrerer hovedstadens og den oversjøiske handelens transnasjonale karakter – med sine opphav i henholdsvis Nederland, Danmark, Storbritannia og Tyskland. To skip ble utrustet for foretagendet – fregattene *Grev Bernstorff*, ført av skotten Arthur Bishop og *Minerva*, ført av Peter Dahl. *Minerva* hadde tidligere seilt på Vestindia, da med Arthur Bishop som skipper.

Om den dansk-vestindiske handelen hadde et transnasjonalt preg, var det ikke mindre tilfelle for den ostindiske. Danmark-Norge hadde tre besittelser i India – kolonien Tranquebar på sørøstkysten, nordvest for Ceylon (våre dagers Sri Lanka), «losjer» (en slags konsulater) i Porto Novo og Orissa, lengre nord på Coromandelkysten, og et «faktori» (en handelsstasjon) kalt Frederiksnagore i Serampore ved Hughli-elva i Bengal, like nord for britenes viktigste by i Bengal, Calcutta. Tranquebar besto av festningen Dansborg, en befestet by med danske gatenavn og en befolkning på nesten 3 000 indere og indo-portugisere og cirka 250 europeere. Av disse var et par hundre dansker, rundt 50 tyskere og en håndfull engelskmenn, franskmenn, portugisere og nederlendere. Til kolonien Tranquebar hørte også et landområde på cirka 100 kvadratkilometer med en befolkning på rundt 20 000 indere. Serampore var i utgangspunktet en stor indisk landsby med cirka 10 000 innbyggere, mens selve Frederiksnagore besto av et område på bare noen hundre kvadratmeter med en håndfull bygninger i europeisk-indisk kolonistil med en varierende europeisk befolkning på noen hundre personer, derav kanskje et titalls «dansker», de fleste i Asiatisk Kompagnis tjeneste. Den øvrige europeiske befolkningen besto av briter (som ofte hadde flyktet fra gjeld i Calcutta), nederlendere og franskmenn (spesielt etter at britene hadde erobret deres handelsstasjoner i Bengal), portugisere og armenere.⁷⁰

70. Struwe 1967, s. 9–16, 170, 184–185. Rasch 1967, s. 13–28. Feldbæk 1980, s. 117–136, 150–165.

Underveis på en seilas som tok et halvt år eller mer, var de danske skipene og deres mannskap avhengig av andre kolonimaktens støttepunkter i Atlanterhavet og det sørlige Afrika. Peter Dahl gikk innom det portugisiske Madeira for å proviantere og ta om bord ferskvann på den første ferden sørover i Atlanterhavet. Kappstaden (Kapstaad, i dag: Cape Town), som var etablert i 1652 som en forsyningsbase for det nederlandske ostindiske kompaniet (VOC), var neste stopp, omtrent halvveis mellom Europa og Østen. I det som ble kalt «Vertshuset mellom de to hav», fikk man igjen nye forsyninger av mat og ferskvann, nye sjøfolk kunne hyres til erstatning for dem som ikke hadde klart første del av reisen, og man fikk nyheter om forholdene i Asia og mulighet for å sende brev hjem med skip som kom motsatt vei. Det lå som regel mange skip fra ulike nasjoner i «Tafelbayen» (bukta under Tafelberget ved Kappstaden), og under Den nordamerikanske frihetskrigen (1775–83) hendte det ofte at danske skip – både private og kompaniskip – møttes der. Kappstaden hadde – bokstavelig talt – en flytende befolkning: Mange av innbyggerne hadde kommet sjøveien fra Europa eller Asia, som kompanitjenestemenn, soldater, sjøfolk og slaver, og mange reiste videre – eller tilbake – etter kortere eller lengre tid. I alt kan det ha vært mellom fem og ti tusen innbyggere i byen mot slutten av 1700-tallet. Den mest stabile delen av befolkningen var de ansatte i VOC – et par tusen i 1770-årene. Ikke alle var nederlendere, spesielt var det mange tyskere i kompaniets tjeneste og blant de frie borgerne. Sjøfolkene kom fra hele den sjøfarende verden – det var ofte både norske, danske og svenske sjøfarende i Kappstaden. De fikk hyre ganske raskt, siden de fleste skip som kom til Tafelbayen, hadde mistet en del av mannskapet på grunn av sykdom og ulykker. Også slaven kom fra «allesteds» – de fleste fra landene rundt Det indiske hav og Sørkinahavet. Det var også en ganske stor kinesisk befolkningsgruppe i byen.⁷¹

Seilasen vestover fra India gikk noen ganger via den franske øya Île de France (Mauritius) i Det indiske hav før Kappstaden, og på en mer østlig kurs nordover i Atlanterhavet hadde man mulighet for å anløpe øya St. Helena, som tilhørte det britiske East India Company.

71. Boxer 1973, s. 273–301. Worden, van Heyningen og Bickford-Smith 1998, s. 49–79.

Ved hjemkomsten til København etter en suksessrik ekspedisjon inngikk Peter Dahl vinteren 1777–78 et samarbeid med vinhandleren og rederen Henrik Bolte om «adskillige Expeditioner paa Ostindien». Bolte var født i Bremen, der hans far var kusk. Han hadde kommet til København som en fattig vintappersvenn og hadde slått seg opp som vertshusholder og vinhandler. Som reder hadde Henrik Bolte flere skip i fart på Vestindia, og det var et skip som opprinnelig var bygget for vestindiafarten, fregatten *Christiansted*, som i 1778 ble sendt til India med Peter Dahl som kaptein. Lasten var i ordets rette forstand transnasjonal og besto av tollfrie transittvarer fra store deler av Europa: linolje, terpentin, fargestoffer, skrivepapir, pennesfær, pensler, oblater, ost og genever fra Amsterdam; ankertau, liner, seilduk, hamp og stangjern fra St. Petersburg; kobberplater, jernkanoner, kuler, krutt, bek, tjære og spiker fra Stockholm; bly fra Newcastle; porter fra London; jernkanoner fra andre engelske havner; flint, krutt, seilduk og berlinerblått fra Lübeck; svisker, nedlagte frukter og «lugtende Vand» fra Bordeaux; terpentin fra Bayonne. I tillegg kom ankerstokker og rapperter (kanonunderstell) fra Arendal; jerngryter og spiker fra andre steder i Norge; strømper, hatter, klede og silkevarer fra fabrikker i København; kniplinger fra Holstein, hjuleiker fra Ziegenorth og ytterligere svenske og norske planker og engelsk sennep, innkjøpt i København. Endelig fylte Henrik Bolte opp skipsrommet med drikkevarer fra eget lager: 35 kasser rhinskvin, 195 kasser fransk vin, 4 kasser fransk brennevin og 30 oksehoder rom – i alt cirka 25 000 liter vin og over 7 000 liter brennevin.⁷²

I løpet av de neste fem årene sendte Bolte og Dahl stadig flere skip til India, ett i året i 1778, 1779 og 1780, men hele tre i året i 1781 og 1782, da de hadde hele sju skip i den ostindiske farten. Peter Dahl førte selv *Christiansted* til India to ganger, med avreise fra København i 1778 og 1781, men den siste gangen fulgte han ikke med skipet tilbake til København. Dahl ble i India i halvannet år, med base i Frederiksnagore. Han reiste rundt i de østlige delene av landet – Bengal og Coromandelkysten – og inngikk kontrakter om leveranser av bomullsstoffer, tok imot og ekspederte skipene som Henrik Bolte sendte fra København, og sørget for salget av de med-

72. DRA, KK, Ostindiske sekretariat, Journal 1777–79, 1778, nr. 30, 31, 33, 37, 43, 46, 53. Bobé 1918. Madsen 1961.

brakte varene og lasting av tekstiler, saltpeter og andre indiske varer for returreisen. I India oppsøkte han og gjorde avtaler med indiske bomullsvevere og mellomhandlere for å få best mulig kvalitet og lavest mulig pris på bomullsstoffene som ble sendt til København. Indiske kjøpmenn, kalt *banians*, var uunnværlige som mellommenn mellom europeerne – også britene – og indiske håndverkere. Dahl gjorde også forretninger med britiske kjøpmenn og diamant- og korallhandleren Moses de Castro i Madras – noe som trolig betydde at han også hadde med seg diamanter (som var lette å smugle) tilbake til Europa. Men først og fremst hadde Peter Dahl kontakt med briter i Bengal og på Coromandelkysten – menn i det britiske East India Company (EIC), men også private eller halvprivate kjøpmenn som hadde forlatt EIC for å kunne operere fritt i en gråsoner rundt kompaniets virksomhet, mens kompaniets egne menn ble omgitt av stadig strengere restriksjoner på sin private handel. Under Den nordamerikanske frihetskrigen 1775–83 ble det også umulig for briter i India å overføre private midler som de hadde lagt seg opp, dels gjennom privat handel, dels som bestiktelser og «gaver» fra indere, til hjemlandet på britiske skip. Det var forbudt å sende private midler med kompaniskip og altfor risikabelt på andre britiske skip etter at Frankrike kom med i krigen mot Storbritannia for fullt i 1778. Fra da av patruljerte eskadrer av franske krigsskip både i Atlanterhavet og Det indiske hav og utgjorde en permanent trussel mot all britisk skipsfart. Etter hvert som franskmennene og deres allierte hadde framgang i krigen i India, ble briter med store formuer mer og mer desperate etter å berge dem hjem til Storbritannia. Løsningen ble å bruke nøytrale danske skip, som fortsatte å seile mellom India og Europa i stadig økende antall etter hvert som krigen gjorde farten mer og mer lønnsom. Overføringene skjedde ved at briter i India mot vekslers med lang løpetid overlot store pengebeløp til danske og norske kompanitjenestemenn og kjøpmenn, som kjøpte opp indiske varer for pengene og sendte dem hjem til København. Der ble varene solgt på auksjon og spredt over store deler av Nord-Europa, mens en del av salgssummene ble overført til London, der vekslene ble innfridd, som regel innenfor en frist på 3–6 måneder fra auksjonsdatoen i København. Disse transaksjonene ga store fortjenester til de involverte på dansk-norsk side, både gjennom en gunstig vekselkurs og ved at de muliggjorde store oppkjøp av indiske varer. Disse varene kunne

selges med stor fortjeneste i København, som ble det viktigste markedet for indiske varer i Europa under krigen. Henrik Bolte og Peter Dahl var to av hovedaktørene og de største profitørene på dansk side.⁷³

Selv om det britiske East India Company hadde kontrollen over store deler av India fra 1757, og enda mer i 1780-årene, var det mange ikke-briter som opererte innenfor de britiske områdene, også i EICs tjeneste. De siste tiårene av 1700-tallet har blitt kalt «kameleonenes periode», da det var mulig for europeere fra ulike nasjoner å bevege seg mellom høyst ulike roller i India. En sveitser og til og med en franskmann kunne framstå som «brite» i EICs røde uniform i offisersklubben på dagtid og som «inder» i tradisjonelle, vide gevanter, røykende vannpipe hjemme i sin indiske hage, omgitt av indiske tjenere, danserinner og familiemedlemmer på kveldstid. Kjønnfordelingen blant europeerne var meget skjev. Det var et stort mannsoverskudd blant de hvite, og ikke få av dem hadde indiske samboere og gjerne også barn med disse.⁷⁴ Om Peter Dahl også var en slik «kameleon», vet vi strengt tatt ikke. Men mesteparten av tiden han tilbrakte i India var han totalt usynlig i danske kilder fra Frederiksnagore og Tranquebar – og han dukker heller ikke opp i britenes korrespondanse eller dagbøker. Vi vet at han hadde papirløse forhold til i hvert fall et par kvinner i København, og det er langt fra usannsynlig at han også inngikk uformelle forbindelser både i Vest- og Ostindia. I følge hans venn Christian Wilhelm Duntzfelt, som var Asiatick Kompagnis sekretær i Frederiksnagore, var slike forbindelser helt vanlige blant danskene i India på Peter Dahls tid.⁷⁵

Sentrum i det britiske – eller rettere: EICs – Bengal var Calcutta, i dag kjent under sitt opprinnelige navn Kolkata. Den var anlagt som sete for den britiske administrasjonen av Bengal, med guvernøren i spissen. Byen hadde vokst fram fra en klynge av landsbyer på bredden av elva Hughli, en sideelv til Ganges. Mot slutten av 1700-tallet var Calcutta den nest største byen i det britiske imperiet, nest etter London, med et par hundre tusen innbyggere. Den besto da av en «hvit» (europeisk) by like nord for den enorme festningen Fort William, med store praktbygninger tilhørende EIC og dets embetsmenn, videre en overgangssone med blandet europeisk

73. Feldbæk 1969. Eliassen 2001, s. 14–25.

74. Jasanoff 2006, s. 45–80. Marshall 2000, s. 311–312.

75. DRA, Privatarkiv, Good, Alfred, XII Duntzfelt.

(kalt «portugisisk») og indisk befolkning, og en stor indisk by, som inneholdt alt fra flotte villaer tilhørende lokale kjøpmenn til enkle hytter og ren slum. Også i den såkalte hvite byen var en stor del av innbyggerne indere – tjenestefolk, arbeidere, soldater, funksjonærer og fattige – som hadde slått seg ned mellom de monumentale bygningene til kompaniet. Europeerne holdt også et stort antall afrikanske slaver, selv om tilgangen på indisk arbeidskraft var stor og billig. Calcutta var en mangespråklig by – både engelsk, portugisisk, bengali, hindi («hindustani»), arabisk, persisk og sanskrit ble brukt av ulike grupper. Den europeiske befolkningen utgjorde bare noen få prosent av totalbefolkningen tidlig på 1800-tallet, og kanskje så få som et par tusen personer på slutten av 1700-tallet. De fleste av dem var briter, først og fremst militære, dernest ikke så få sjøfolk, de fleste av dem midlertidig bosatt i byen, mens EICs sivile embetsmenn og betjenter bare utgjorde noen titalls individer. I motsetning til i andre indiske byer holdt britene i Calcutta seg mest for seg selv og hadde liten kontakt med andre europeere.⁷⁶ Likevel kom Peter Dahl inn i dette britiske miljøet. Han hadde forretningforbindelser med flere av de ledende britiske kjøpmennene, blant dem William Paxton, Richard Sumner og Robert Holford, som alle hørte til kretsen rundt guvernør Warren Hastings. Peter Dahl hevdet også å være en bekjent av Hastings, og mente han kunne takke guvernøren for at han fikk kjøpe saltpeter fra britene for eksport til Danmark.

Grands Tours

Selv om Peter Dahl trakk seg tilbake fra aktiv sjøfart og ble passiv kapitalist og investor etter hjemkomsten fra India i 1783, maktet han ikke å slå seg til ro. I de følgende fem årene foretok han to store reiser i Europa, i 1784–85 og 1787–88, hver av dem på rundt ett år. Dette var borgerlige dannelsesreiser i tidens beste stil, modellert på de adelige *Grands Tours* fra 1600-tallet av, men utover på 1700-tallet i økende grad foretatt av personer med borgerlig bakgrunn: kjøpmannssønner, vitenskapsmenn og kunstnere, som dro ut for å lære, utveksle kunnskaper og erfaringer og få nye impulser. Nettopp i 1780-årene slo en ny trend i dannelsesreisene igjennom: Ikke-adelige

76. Pearson 1997 (1954). Marshall 1985, 2000. Clark 1956. Losty 1990, s. 35–70.

personer reiste først og fremst for sin egen kulturelle dannelse og berikelse, uten noen praktisk eller yrkesmessig motivasjon – med andre ord slik de adelige og kongelige *Grands Tours* hadde vært og stadig var. Titusener foretok dannelsesreiser i Europa i tiårene før den franske revolusjon.⁷⁷

Peter Dahl besøkte Italia, Østerrike, Tyskland, Nederland, Storbritannia, trolig Frankrike og var kanskje også i Böhmen, Polen, Russland og Sverige. Den første reisen foretok han sammen med teologen Christian Krause fra Föhr i Slesvig-Holstein og en tjener. I tillegg hadde han med seg en ung dansk historiemaler, Johan Herman Cabot, til Italia. Som mesén etablerte han den unge kunstneren i Roma og bestilte flere store malerier fra ham. Som *grand tourist* besøkte Peter Dahl et bredt utvalg av museer, gallerier og samlinger, biblioteker, akademier, institusjoner og personer. Gjestebøker fra biblioteker, museer og samlinger i Kassel, Wolfenbüttel, Leipzig, Dresden og andre tyske byer viser at Peter Dahl besøkte disse i selskap med russiske adelsmenn, tyske kunstnere og britiske *gentlemen* – eller alene eller bare i følge med Krause. Ved ett tilfelle – ved et besøk hos den kontroversielle teologen Lavater i Zürich – ser det ut til at det var teologen Krause og ikke Peter Dahl som var initiativtager og hovedgjest.

De mange dannelsesreisende skapte grunnlag for en hel turistindustri i Europa, først og fremst i Italia, men også i Tyskland, Frankrike og andre land – og spesielt i og omkring de store kultursentrene: Roma, Napoli, Paris, Wien, Dresden, Amsterdam, London og andre. De reisende utgjorde et mobilt og stadig skiftende transnasjonalt samfunn, de møttes ikke bare i gallerier og biblioteker, men også på vertshus og i herberger, hvor de utvekslet erfaringer og opplevelser, råd og tips. Guidebøker, kart og andre hjelpemidler skiftet hender – sammen med skriftlige invitasjoner til private samlinger, som kunne gjenbrukes av nye besøkende.⁷⁸

I Roma var det til enhver tid hele kolonier av utlendinger. Mest tallrike var britene. Dahl, Krause og Cabot kom inn i et dansk-tysk miljø, der de fikk hjelp av billedkunstneren og kunsthistorikeren Georg (Jørgen) Zoega til å finne et bosted nær Piazza Spagna. Andre sentrale personer i miljøet var den tysk-danske teologen Frederik Münter, den danske medaljøren

77. Black 2003a. North 2008, s. 42.

78. Black 2003a, 2003b. Gräf og Prüve 1997.

Jesper Johansen Holm og de tyske malerbrødrene Weitsch fra Braunschweig.⁷⁹ Brødrene Weitsch traff Peter Dahl igjen i Tyskland under hans andre *Grand Tour*.

En transnasjonal identitet?

Det kan ikke være tvil om at Peter Dahl levde et transnasjonalt liv, men var hans identitet også transnasjonal? Det er ikke lett å svare på. Først og fremst er spørsmålet om folks identitet på 1700-tallet meget komplisert. Identitet bør ikke betraktes som et éntydig fenomen, en slags essens, men snarere som lag eller knipper av attributter, som ble akkumulert i løpet av et liv. Det er vanlig å anta at identitet var noe annet i tidlig nytid enn i vår tid, selv om identitet også den gang var et komplekst fenomen, og en person må antas å ha hatt flere og tildels motstridende identiteter samtidig, betinget av kjønn, alder, status og hjemsted.⁸⁰ Det finnes ingen kilder som forteller hvordan Peter Dahl så på seg selv – med mulig unntak av det portrettet som Jens Juel malte av ham, trolig i 1787 (se illustrasjon). Det er bare bevart svært få personlige dokumenter etter ham, og ingen der han reflekterer over seg selv og sitt eget liv, så vi er henvist til å trekke slutninger ut fra hans atferd og handlinger. Nå er ikke det spesielt for Peter Dahl. Den tyske historikeren Bernd Roeck mener at folks identitet i tidlig nytid må leses ut av deres kulturelle ytringer – både den materielle kultur de omga seg med og den atferd de viste, det sosiologen Erving Goffman har kalt «presentation of self». Da blir kulturelle attributter som samlinger, klesdrakt, omgangsformer og sosiale nettverk nøkler til en persons identitet. Roeck kaller samleobjekter for «minneesker» (*Erinnerungsschachteln*) – gjenstander som er levninger fra en fortid, og som får ny mening i nye sammenhenger.⁸¹

Peter Dahl har, i likhet med mange av sine standsfeller, etterlatt seg en hel del slike spor. Og de peker i interessante retninger. I løpet av livet, og spesielt på sine dannelsesreiser i Europa, skaffet han seg samlinger av kunst,

79. Bobé 1935, s. 223–267, 294. Andreasen (Utg.) 1937, Bd. II, s. 254–279.

80. Gregg 2005, s. 3–6. Feldbæk 1991, 1992. Roeck 2007.

81. Goffman 1959. Friedman 1994. Roeck 2007, spesielt s. 11–13.

bøker og andre gjenstander som han plasserte i sitt store hus i Gothers gade i København: 84 malerier, de fleste av italienske mestere, seks akvareller, de fleste av skip som han selv hadde eid og/eller seilt på, mer enn hundre kobberstikk av forskjellige kunstnere fra ulike land, mer enn 600 bøker, mer enn 200 av dem engelske, men også en del på tysk, fransk og latin – blant annet språklærebøker og grammatikker. Hans bibliotek besto av skjønnlitteratur, historie (blant annet om indisk historie og om konflikten mellom de amerikanske koloniene og Storbritannia), geografi og reisebeskrivelser, men også bøker om bergverk, religion, ekteskap og fødsler. Dessuten eide han globuser, mikroskoper (alle kjøpt i London), foruten kart, kikkerter og navigasjonsinstrumenter.⁸² Alt dette kan sees som kulisser på hans sosiale scene, som statusmarkører, men også som levninger fra hans liv, virke og reiser, og som uttrykk for hans dannelse, holdninger og identitet. De markerte *tilhørighet* til en sosial og kulturell elite, men også til et maritimt samfunn, og til norske miljøer. De markerte også *distinksjon* i forhold til andre grupper og interesser.⁸³

På sine reiser hadde Peter Dahl også lagt seg til en del transnasjonale vaner og skikker. Han kom hjem til København fra sine reiser i Europa i moteriktige silkeklær, med spaserstokk med sølvbeslag, og oppførte seg mer overdrevent høflig enn den mest belevne franskmann, i følge hans venn Christian Vilhelm Duntzfelt, som kjente Dahl fra India og besøkte ham straks etter hjemkomsten fra hans siste store europareise. Med seg fra India i 1783 hadde Peter Dahl to unge afrikanske gutter fra Mosambik, som utvilsomt hadde vært hans husslaver og oppvarter i Serampore. I København skaffet Dahl dem undervisning i dansk språk og kristendom, fikk dem døpt under navnene Abraham Benedictus og Isaac Pius og satt i skipstømmermannslære ved flåtens hovedverft. Det var nok også de som tilberedte «et fortreffelig indiansk måltid», som Dahl kunne traktere Duntzfelt med ved en annen anledning.⁸⁴

På den andre siden er det ingen tvil om at Peter Dahl regnet seg som norsk, og han omga seg gjerne også med andre nordmenn. På hans skip, både til Vest- og Ostindia, ble det litt flere nordmenn blant mannskapet for

82. Hof- og stadsretten, Skiftekommissionen, Eksekutorboer, Fortegnelse 4 (1803), pk. 1A og 1B.

83. Roeck 2007, s. 5–8.

84. DRA, Privatarkiv, Good, Alfred, XII Duntzfelt. Eliassen 2001, s. 35–36. Eliassen 2012, s. 349.

hver reise. I København beveget han seg i flere norske miljøer – ett rundt restene av Det norske selskab med blant andre Jens Zetlitz, som skrev en nekrolog over Peter Dahl i 1789, et annet omkring Det Norske Postamt i hovedstaden, der en av Dahls nærmeste venner, Peder Dons fra Trondheim, var fullmektig, og et tredje ved Garnisonskirken, der sognepresten var professor Herman Treschow fra Vågå, som døde Dahls to afrikanske gutter og også anbefalte Peter Dahl som medlem i Det Kongelig Norske Videnskabers Selskab i Trondheim. I huset hadde han en norsk tjener, Andreas Torkel Holter fra Christiania, foruten en håndfull unge norske slektninger. Og Peter Dahl følte seg hele livet sterkt knyttet til familien og barndommiljøet i distriktet rundt Grimstad og Øyestad – der han også grunnla et skolelegat, som ble opphavet til Dahlske (nå: videregående) skole. I tillegg var han københavner, en sjøens mann, og han hadde omgang med noen av hovedstadens ledende kjøpmenn og embetsmenn ved statskollegiene på Slotsholmen.⁸⁵

Kort sagt: Peter Dahls identitet må ha vært minst like sammensatt som andres på denne tiden. Andre hadde reist mye lenger ut i verden, hadde sett enda mer av Europas kulturskatter, eide større maleri- og boksamlinger og hadde samlet seg enda større formuer. Men kombinasjonen av roller og identiteter gjorde Peter Dahl unik, ikke bare i det oldenborgske riket, men langt utenfor dets grenser.

Forkortelser

DRA = Rigsarkivet, København

EIC = East India Company

KBK = Det Kongelige Bibliotek, København

KK = Kommersekollegiet

LAK = Landsarkivet for Sjælland etc. (nå innlemmet i DRA)

NA = National Archives, Kew, UK

NSA = Nedenes sorenskriverarkiv

RA = Riksarkivet, Oslo

SAK = Statsarkivet i Kristiansand

TrK = Tollregnskap, Kristiansand

85. Eliassen 2001, s. 31–41. Eliassen 2012, s. 348–349.

Kilder

Upubliserte

Riksarkivet, Oslo

Tollregnskap Kristiansand, nr. 65 (1768).

Statsarkivet i Kristiansand

Nedenes sorenskriverarkiv, Tingbøker, nr. 21–27 (1744–69).

Rigsarkivet, København

Aparterrulle over Skippere, Styrmand, Dreng etc. (København) 1740 (1740–70).

DRA, Christiansted byfogd, Skiftebrevsprotokoll efter borgere og plantere 38.46.29.

Kommersekollegiet, Ostindiske sekretariat, Journal 1777–79.

Privatarkiv, Good, Alfred, XII Duntzfelt.

Landsarkivet, København (nå i DRA)

Hof- og stadsretten, Skiftekommissionen, Eksekutorboer, Fortegnelse 4 (1803), pk.

1A og 1B.

Waterschouten, København, Waterschoutprotokoller, 1764–1778.

Lavsarkiv, København, Skipperne, nr. 191.

US National Archives, Maryland

Mikrofilm, T39, Roll 7, Tollbok Christiansted 1775.

Publiserte

Andreasen, Ø. (1937) (Utg.). *Aus dem tagebüchern Friedrich Münters. Wander- und Lehrjahre eines dänischen Gelehrten*. Band I–III. København .

Borgerrulle for Kristiansand 1641–1820, Kristiansand 1952.

Kalm, P. (1966). *Resejournal över resan til norra Amerika*. Helsingfors: Martti Kerkkonen.

The Danish American Gazette, 1770ff.

Elektroniske:

www.slavehandelenskbh.dk (brukt 12.01.2013).

www.british-history.ac.uk/report.aspx?compid=77692(brukt 07.01.2013).

Seniorforsker Erik Gøbels (DRA) database over dansk-vestindisk skipsfart (utdrag).

Litteratur

- Aanby, A.T. (2012). *Skipsbyggmesterens tid. Skipsbygging i Vikkilen 1750–1920*. Oslo.
- Bailyn, B. (2005). *Atlantic history. Concepts and contours*. Cambridge, Massachusetts/London.
- Bech, S.C. (1981). *Storhandelens by. Københavns historie, bd. 3, 1728–1830*. København.
- Benjamin, T. (2009). *The Atlantic world. Europeans, Africans, Indians and their shared history, 1400–1900*. Cambridge.
- Black, J. (2003a). *The British abroad. The grand tour in the eighteenth century*. Stroud.
- Black, J. (2003b). *Italy and the grand tour*. New Haven/London.
- Bobé, L. (1918). Henrich Bolten, *Historiske meddelelser om København*. 6. bind. København.
- Bobé, L. (1935). *Rom og Danmark gennem tiderne*. København.
- Boxer, C.R. (1973). *The Dutch seaborne empire 1600–1800*. Harmondsworth.
- Bro-Jørgensen, J.O. (1966). *Dansk Vestindien indtil 1755. Vore gamle tropekolonier, bind 1*, København.
- Canny, N. og Morgan, P. (2011). *The Oxford Handbook of the Atlantic World 1450–1850*. Oxford.
- Christensen, J.B. (1983). Jord, slaver og plantere. Kolonisamfundet på St. Croix 1742–1804, i Jensen 1983.
- Clark, T.W. (1956). The languages of Calcutta, 1760–1840, *Bulletin of the school of Oriental and African studies, University of London* 18 (3): 453–474.
- Coclanis, P.A. (2005). *The Atlantic economy during the seventeenth and eighteenth centuries. Organization, operation, practice, and personnel*. Columbia, South Carolina.
- Curtin, P.D. (1998). *The rise and fall of the Plantation complex. Essays in Atlantic history* (2. udgave). Cambridge.
- Dookhan, I. (1994). *A history of the Virgin Islands of the United States*. Kingston, Jamaica.
- Earle, P. (1998). *Sailors. English merchant seamen 1650–1775*. London.
- Eliassen, F.-E. (2001). Kaptajn Dahl i det dansk-norske univers. Skisse til en biografi over Peter Dahl (1747–1789), *Agder Historielag, Årsskrift 77*. Kristiansand.
- Eliassen, F.-E. (2012). Transnasjonale liv. Biografi som «sammenkjedet lokalhistorie», *Historisk Tidsskrift* 91: 337–353.
- Feldbæk, O. (1969). *India trade under the Danish flag 1772–1808*. København.
- Feldbæk, O. (1980). Kolonierne i Asien, i Feldbæk og Justesen 1980, s. 31–287.
- Feldbæk, O. og Justesen, O. (1980). *Kolonierne i Asien og Afrika*. København.
- Feldbæk, O. (1991). *Fædreland og modersmål 1536–1789. Dansk Identitetshistorie, bd. 1*. København.
- Feldbæk, O. (1992). Dansk identitetshistorie. En replik, (*Dansk Historisk Tidsskrift* 92: 347–350).

- Feldbæk, O. (1997). *Storhandelens tid. Dansk søfarts historie bd. 3, 1720–1814*. København.
- Fossat, S.B., Magnussen, A., Petersen, K. og Sørensen, N.A. *Transnationale historier*. Odense.
- Friedman, J. (1994). *Consumption and identity. Studies in anthropology and history*. London.
- Gatty, A. og Gatty, M. (1842). *Recollections of the life of the Rev. A.J. Scott, D.D. Lord Nelson's chaplain*. London.
- Goffman, E. (1959). *The presentation of self in everyday life*. Garden City, New York.
- Gräf, H.T. og Prüve, R. (1997). *Wege ins ungewisse. Reisen in der frühen Neuzeit 1500–1800*. Frankfurt am Main.
- Greene, J.P. og Morgan, P.D. (2009). *Atlantic history. A critical appraisal*. Oxford.
- Gregg, S.H. (2005). *Empire and identity. An eighteenth-century sourcebook*. Basingstoke.
- Grimstad bys historie*, Grimstad 1923.
- Gøbel, E. (1982). Den danske besejling af Vestindien og Guinea 1671–1838, *Handels- og søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1982*.
- Hall, N.A.T. (1992). *Slave society in the Danish West Indies. St. Thomas, St. John & St. Croix*, edited by B. W. Higman. Mona, Jamaica.
- Hancock, D. (1995). *Citizens of the world. London merchants and the integration of the British Atlantic Community, 1735–1785*. Cambridge.
- Henningsen, P. og Langen, U. (2012). *Hundemordet i Vimmelskafte og andre fortællinger fra 1700-tallets København*. København.
- Herzog, T. (2011). Identities and processes of identification in the Atlantic World, i Canny og Morgan 2011, s. 480–495.
- Higman, B.W. (2000). The sugar revolution, *Economic History Review* LIII: 213–236.
- Honychurch, L. (1995). *The Dominica story. A history of the Island*. Oxford.
- Hornby, O. (1980). *Kolonierne i Vestindien*. København.
- Jasonoff, M. (2006). *Edge of empire. Conquest and collecting in the East 1750–1850*. London.
- Jensen, P.H. mfl. (1983). *Dansk kolonihistorie. Indføring og studier*. Århus.
- Johansen, H.C. (1997). Danish sailors, 1570–1870, i Van Royen, Bruijn and Lucassen 1997, s. 233–252.
- Klem, K. (1968). Agent Andreas Bjørn, købmand og skibsværtsejer, i *Handels- og søfartsmuseet på Kronborg, Årbog 1968*.
- Leary, M.R. og Tangney, J.P. (2012). *The handbook of self and identity* (2. udgave). New York.
- Madsen, H.H. (1961). Baron Boltens gård i Gothersgade, *Historiske Meddelelser om København*, 1961, s. 82–94.
- McCusker, J.J. og Morgan, K. (2000). *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge.
- Lauring, K. (1998). *Købmand, sømand og supercargo – guide til den florissante handels København*. Helsingør.

- Losty, J.P. (1990). *Calcutta city of palaces. A survey of the city in the days of the East India Company 1690–1858*. London.
- Løkkebø, N. (1956). *Dahlske skoles historie 1796–1856–1956*. Grimstad.
- Marshall, P.J. (1984). Eighteenth-century Calcutta, i R. Ross og G.J. Telkamp (red.) *Colonial cities. Essays in urbanism in a colonial context*. Dordrecht.
- Marshall, P.J. (2000). The white town of Calcutta under the rule of the East India Company, *Modern Asian Studies* 34 (2): 307–331.
- Mintz, S.W. (1986). *Sweetness and power. The place of sugar in modern history*. London.
- North, M. (2008). *Material delight and the joy of living. Cultural consumption in the age of enlightenment in Germany*. Aldershot.
- Parby, J. (2013). *At blive københavner – migration og identitet i København 1770–1830*. Roskilde.
- Pearsall, S.M.S. (2008). *Atlantic families. Lives and letters in the later eighteenth century*. Oxford.
- Pearson, R. 1997 (1954): *Eastern interlude. A social history of the European community in Calcutta*. Washington, D.C.
- Rasch, A. (1967). *Dansk Ostindien 1777–1845. Storhedstid og hensygnen. Vore gamle tropekolonier, bind 7*. København.
- Rediker, M. (1987). *Between the devil and the Deep Blue Sea. Merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700–1750*. Cambridge.
- Roeck, B. (2007). Introduction, Roodenburg (ed.) 2007, s. 1- 29.
- Roodenburg, H. (2007). *Cultural exchange in early modern Europe, Volume 4, Forging European identities, 1400–1700*. Cambridge.
- Rotschild, E. (2011). *The inner life of empires. An eighteenth-century story*. Princeton/Oxford.
- Struwe, K. (1967). *Dansk Ostindien 1732–1776. Tranquebar under kompagnistyre. Vore gamle tropekolonier, bind 6*. København.
- Sætra, G. (1997). The international labour market for seamen, 1600–1900. Norway and Norwegian participation, i P. van Royen, J. Bruijn og J. Lucassen (red.) «*Those emblems of hell*»? *European sailors and the maritime labour market, 1570–1870*. St. John's, Newfoundland.
- Vibæk, J. (1966). *Dansk Vestindien 1755–1848. Vore gamle tropekolonier, bd. 2*. København.
- Weedon, C. (2004). *Identity and culture. Narratives of difference and belonging*. Maidenhead.
- Witt, J.M. (2001). *Master next God? Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. Bis zum 19. Jahrhundert*. Hamburg.
- Worden, N., van Heyningen, E. og Bickford-Smith, V. (1998). *Cape Town. The making of a city*. Kenilworth, South Africa/Hilversum.