

Guillielmo de Brouwer (1693–1767)

En skitse af en kaptajn, handelsmand og rederi i
det 18. århundrede

* Mange tak til Jette Skovbjerg for den gode oversættelse, til Dr. Erik Gøbel for den historiske rådgivning og til familien de Brouwer for deres beredvillige hjælp.

Indledning

I det 18. århundrede var de Østrigske Nederlandes udenrigshandel hovedsagelig rettet mod Spanien, Frankrig og de Nordlige Nederlande. Den direkte handel med Skandinavien og de Baltiske Lande indtog en langt ringere plads. Varene fra disse områder kom hovedsagelig via hollandske købmænd i Flandern og Brabant.

Handelsforbindelserne med Nordeuropa ændredes dog omkring 1740, hvor en betydelig mængde varer fra kolonierne indførtes fra København og Göteborg. De nye skandinaviske kompagnier kom herved til delvis at overtage den plads, som det Oostendeske Kompagni, der var oprettet i 1732, havde haft. Havnebyen Oostende var omdrejningspunktet for denne trafik, og nøglepositionerne i handlen blev indtaget af forskellige veteraner fra det Oostendeske Kompagni, som havde fuldendt deres maritime løbebane i Danmark og Sverige. I disse handelskredse indtog Guillielmo de Brouwer en fornem plads.

Baggrund

I første halvdel af det 18. årh. befandt kolonihandelen sig i en ekspansionsfase med oprettelse af ostindiske kompagnier i de Sydlige Nederlande og i Skandinavien. Det var i høj grad den begyndende handel med Kina, der betingede disse små kompagniers succes, idet det kinesiske marked ikke var monopoliseret af hollænderne og englænderne. Kompagniet i Oostende sendte over halvdelen af sine skibe til Kina, mens 2/3 af alle kompagniladninger i København kom fra Kanton. Hos svenskerne havde 55 ud af 61 skibe Kina som bestemmelsessted. Den vigtigste vare i den intensive trafik var te.¹

I denne sammenhæng kan vi placere genstanden for dette studium, Guillielmo de Brouwer, som var kaptajn på kinafarere fra både kompagniet i Oostende og fra det danske Asiatiske Kom-

1. K. Degryse: *De Maritieme Organisatie van de Oostendse China-handel (1718–1735)*, i: Mededelingen van de Marine Academie, t. 24, 1976–77; E. Gøbel: *Asiatisk Kompagnis Kinafarter 1732–1772. Sejlruiter og sejltider*, i: H&S Årbog 1987 (Helsingør); C. Koninckx: *The First and Second Charters of the Swedish East India Company (1731–1766)*, Kortrijk, 1980.

pagni. Efter sin maritime karriere var de Brouwer i nogle og tyve år aktiv som handelsmand og reder i Oostende og i Brugge.

Kilder

Til dette studium af Guilielmo de Brouwers liv har vi så godt som ingen personlige dokumenter haft at bygge på. Kildematerialet er fundet spredt i flere forskellige arkiver. Den maritime del bygger især på oplysninger i arkiverne hos det nederlandske Admiralitet (Algemeen Rijksarchief Brussel), det Oostendeske Kompagni (Stadsarchief Antwerpen) og det danske Asiatiske Kompagni (Rigsarkivet København). Informationerne om de Brouwers kommercielle aktiviteter er fundet i den oostendeske købmand Andreas Jacobus Flanderins korrespondance, som findes opbevaret i universitetsbiblioteket i Gent. Disse oplysninger kunne suppleres med materiale fra notariaterne i Oostende (Rijksarchief Brugge) og fra nogle familiearkiver efter handelsmænd fra Gent (Rijksarchief Gent). Endelig bidrog G. de Brouwers efterkommere med interessante familieoplysninger og illustrationer, som gjorde det muligt at afrunde billedet.

I tjeneste i Oostende

I den periode, hvor der foregik private udsendelser til Ostindien fra Oostende (1714–1722), blev de Brouwer registreret som matros på *Prins Eugenius*, en lille fregat på kun 200 ton ejet af brødrene Maelcamp fra Gent.² Under ledelse af kaptajn Johannes de Clerck sejlede *Prins Eugenius* den 22. februar 1719 mod Malabarkysten (syd-vest Indien) og Moçambique, hvor man kunne hente en rig ladning peber, bomuldstøj og elfenben. Tilbageturen forløb imidlertid særdeles uheldigt. Tæt ved Kap Det Gode Håb blev skibet angrebet af den engelske pirat Edward Congdon. Der udspandt sig en kort ildkamp, som faldt ud til fordel for piraterne, der var bedst bevæbnet. Congdon konfiskerede *Prins Eugenius* og dens ladning, men lod besætningen sejlede bort med et andet skib fra Oostende, *Huys van Oostenryck*, som han havde prajet få dage tidligere.³

Efter denne første bevægede rejse optræder Guilielmo de Brouwer ikke mere på de private ostindiensfareres mønsterruller. Han foretrak i stedet at sejle til Moçambique som andenstyrmand på fregatten *Cleyne Prins Eugenius* 1721–22.⁴ Om denne ekspedition har vi kun få oplysninger; vi ved blot, at skibet i juni 1722 vendte tilbage til Oostende med en lille ladning kauriskaller.⁵ Bankieren P. J. Cloots fra Antwerpen skrev angående

2. J. Parmentier: *De handelaars en supercargo's in de Oostendse Moka- en Indiabandel (1714–1735)*, i: *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis*, t. 122, 1985, 3–4, p. 194.
3. Algemeen Rijksarchief Brussel (ARA)/Admiraliteit, nr. 563.
4. ARA/Admiraliteit, nr. 571.
5. Stadsbibliotheek Antwerpen/Gazette van Antwerpen, 7/7/1722. Kauriskaller var gangbart byttemiddel i Bengalen og på den afrikanske vestkyst.
6. Stadsarchief Antwerpen (SAA)/Insolvente Boedelkamer, nr. 1686, P. J. Cloots' korrespondance, 10/1722.
7. SAA/Insolvente Boedelkamer, nr. 1673, J. de Prets korrespondance, 13/3 & 2/4/1724.
8. SAA/Generale Indische Compagnie (GIC), nr. 5576.



Capiteijn

Den onderschreven Bekent hem gelygagert te hebben aen
Dheeren Directeurs vande generaele Indijsche Compagnie
Inde oosterycke nederlanden opgerecht om te voeren in hinnen dienst
als Capiteijn naar Indische Plaetken inde Indien volgens de gemelde
heeren mij sullen indoncere en dat op de gagie van hondert en vyftigh
gulden Courent-geld ter maent, waar van twee maenden op v handt hebbe
ontfangen, Ende Rest op myn retour sal betaelt worden de Schellingen tot
tween Thuisers, en andere speken a l'admirant Ingaech neemende vander
dagh als ick in Zee sal voeren, en sal ick moegen mede voeren sal kisten
der lanck Broet en hoogh Conform aende modellen met het march
vande Compagnie gebruidt wals van een aen boort van yder schip sal
beruften en den ditto ten Comptoir vande Compagnie tot achtende
tot het Berghen van mynne Cleedren en bagage die op het retour
door niemant vande Compagnie sullen geachticht worden daer en daeren
sal ick geene goederen ofte waertheliken mynen mede bringen op deijne
dat de Welue beneuens alle myne andere Effecten ende gagien sullen
geconfiskeert sijn ten profijtte vande gemelde Compagnie voors beloude
alle vorder ende instructien vande voorkede heeren Directeurs Exact
te volbragen te vullueren ende Compagnie fideel te dienen of by
manquement van diere te verbeuren alle mynne gagien goederen present
ende te Commende ten profijtte als vooren instructien der waerheit hebbe
deese ondertockent jnt oetwende den 10 februy 1727

Guilj De Brouwer

dette til reder Giacomo Maelcamp, at skibet havde gjort »een
slechte negotie« (en dårlig handel).⁶

Med denne erfaring bag sig blev de Brouwer efteråret 1723
hvertet som skipper på briggen *Postillon* af det netop oprettede
Oostendeske Kompagni.⁷ Med dette skib sejlede han til Dover,
hvor det blev udrustet til en ekspedition til Açorerne. Der skulle
han krydse mellem øerne Fayal og Flores, mens han ventede på
de oostendeske returskibe, som han havde til opgave at advare
mod de algierske kapere, der gjorde Kanalen usikker. I juli 1724
kom *Postillon* tilbage til reden i Oostende med en ladning Fayal-
vin.⁸

Kort efter søgte Guillermo de Brouwer om en officersstilling
på kinafareren *Keyzerinne*. Det Oostendeske Kompagni led af en

sviende mangel på duelige flamske officerer, så de Brouwer blev, uden at have særlig megen erfaring fra langfarten, straks første-styrmand. Få dage får afrejsen var posten som andenkaptajn stadig ubesat. De 'passende' personer til denne stilling forlangte for meget i gage. Som nødløsning valgte kompagniets bestyrelse de Brouwer til at sejle som nummer to i rang.⁹ Han blev imidlertid underbetalt; han tjente kun 60 gylden om måneden, skønt den samme funktion normalt blev honoreret med 100 gylden månedligt.¹⁰ Men månedslønnen var kun en del af betalingen; officererne havde også ret til at drive en begrænset handel, og det var denne pacotille eller føringsgods, der udgjorde den væsentligste indtægtskilde.¹¹ Hvor stor en pacotille de Brouwer fik, ved vi ikke, men han måtte sandsynligvis tage knap én kiste kinesiske varer med.

I selskab med *Marquis de Prié* sejlede *Keyzerinne* mod Kina den 20. januar 1725. På udturen ankrede de et par dage op i Santa Cruz på Teneriffa for at supplere forrådene af drikkevand og fødevarer. De rundede Kap Det Gode Håb uden særlige problemer og nåede midt i juli til Sundastrædet, hvor de endnu engang provianterede. Deres udtur var forløbet hurtigere end konkurrentens; i Macao lå det engelske skib *Caesar* som havde forladt Europa en måned før dem, men kun havde holdt 7 dage af sit forspring.¹²

Ankommet til den portugisiske koloni Macao begyndte supercargoen at indhente oplysninger om den handelsmæssige og politiske situation i Kanton.¹³ Den europæiske handel i Kanton var underkastet strenge regler. Som udlænding måtte man ikke slå sig ned permanent, men det var muligt at leje et factori på midlertidig basis. Kontrollen med den udenlandske handel lå hos hoppen, en embedsmand, som hoffet havde ansat specielt dertil. Supercargoen fandt frem til, at der netop var udnævnt en ny hoppo. Hans forgænger havde indført så høj en told, at det næsten var blevet umuligt at handle 'zonder hem den handen te vullen' (uden at fylde hans hænder). Denne korrupte embedsførelse førte til hans afskedigelse. Den ny hoppo blev beskrevet som en meget god og dygtig mand. Han lovede, at tolden ikke ville blive forhøjet, og gav dem de 'tsjappen', eller den tilladelse, der var nødvendig, for at de kunne komme ind i Wampou, Kantons havn.¹⁴

Handelen i Kanton kom til at vare forholdsvis længe for de oostendeske supercargoen, fordi det porcelæn der var bestilt, ankom meget sent. Porcelænsproduktionens vigtigste centrum lå tæt ved byen Nanking i det nordøstlige Kina.¹⁵

De ladninger, som europæerne havde med hjem fra Kina, bestod først og fremmest af te. Teen var først blevet kendt hos os i begyndelsen af det 18. årh. Man kunne vælge mellem grøn og

9. Rijksuniversiteit Gent (RUG)/Fonds Hye Hoys (FHH), nr. 1996, L. Bernaerts brevkopibog, 13/1/1725.

10. SAA/GIC, nr. 5800, regninger & fakturaer fra *Keyzerinne* (1725-26). De pengebeløb, der findes omtalt i denne artikel, er angivet i den sydnederske møntenhed gylden eller den danske rigsdaler. 1 rigsdaler = 1 gylden 18 s 2 d.

11. J. Parmentier, op. cit., p. 199.

12. SAA/GIC, nr. 5655, rejseberetningen fra *Keyzerinne* & K. Degryse, op. cit., p. 37.

13. Supercargoen havde ansvaret for den kommercielle side af kinafarterne.

14. SAA/GIC, nr. 5530, kort rapport fra *Keyzerinne* i Kina (1725).

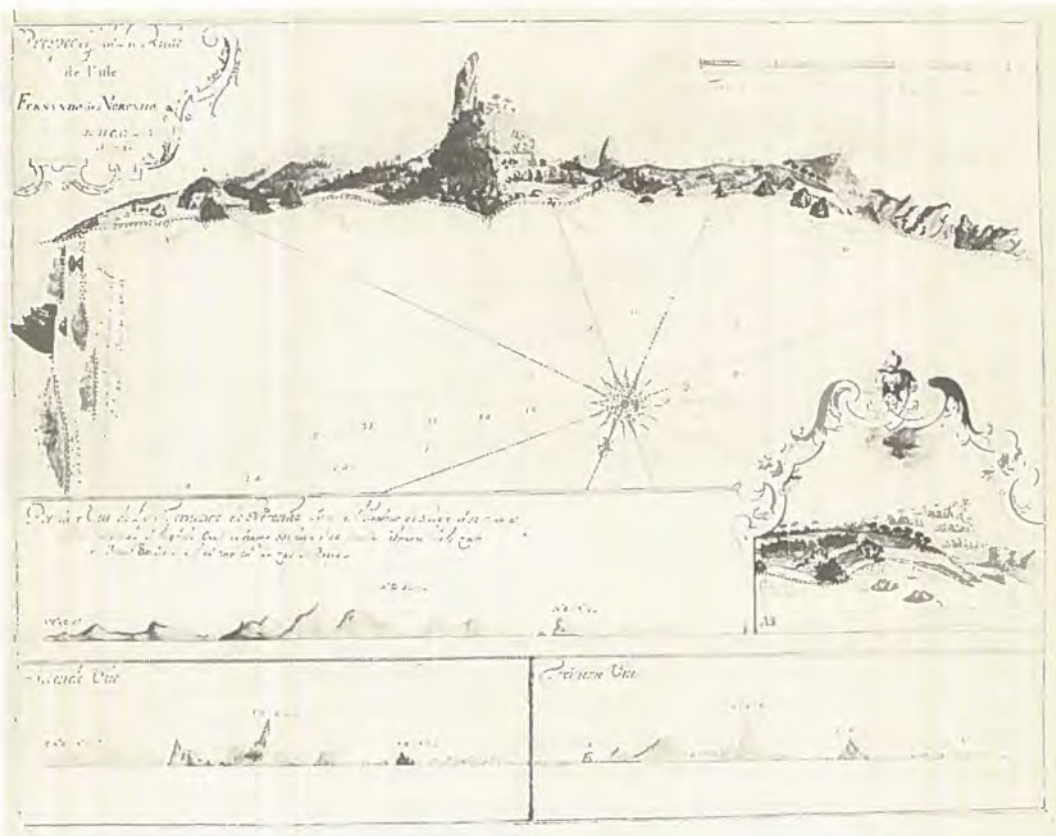
15. C. J. A. Jörg: *Porcelain and the Dutch China Trade*, The Hague, 1982, p. 122-123.

16. K. Degryse: *De Oostendse Chinabandel (1718-1735)*, i: *Belgisch Tijdschrift voor Filologie en Geschiedenis*, t. 52, 1974 p. 316.

17. SAA/GIC, nr. 5655.

18. K. Degryse: *De Oostendse Chinabandel* . . . , p. 340-41.

19. RUG/FHH, nr. 2065, G. de Brouwers kajtajnskontrakt.



Kort over øen Fernando de Noronha, tegnet i 1728 af supercargo Henri Carolus Ghyselinck fra Gent. (Stadsarchief Antwerpen: GIC nr. 5740).

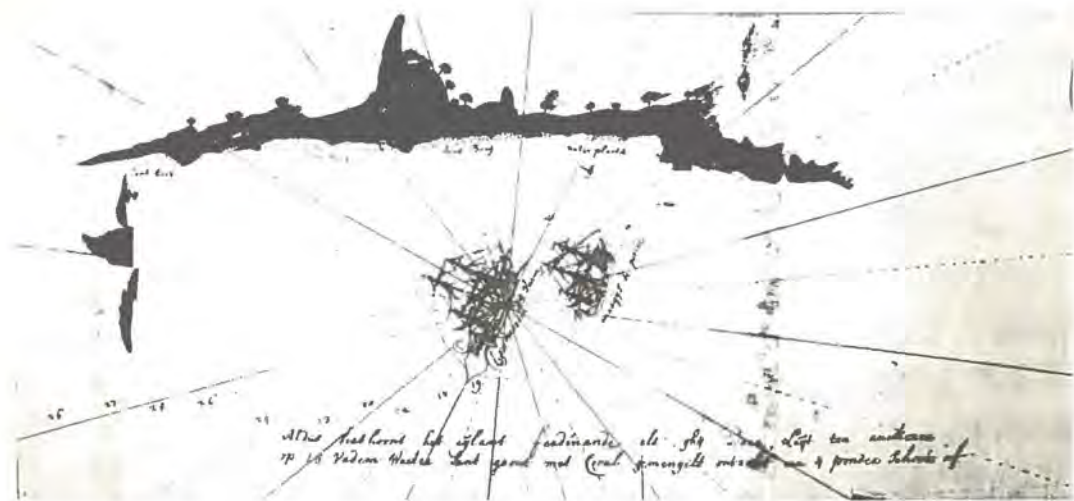
sort te, og hver af disse sorter fandtes endvidere i flere forskellige kvalitetsklasser. På det engelske marked vakte specielt bohévarianten af den sorte te furor.¹⁶

På tilbageturen lagde *Keyzerinne* og *Marquis de Prié* kun til ved øen Ascension for at fange skildpadder. For sikkerhedens skyld fulgte begge skibe den nordlige rute omkring Skotland, og de nåede Oostende den 21. juni 1726. Trods det lange ophold i Kanton og omvejen over det skotske farvande varede hele turen kun 518 dage og skulle dermed vise sig at blive den korteste af alle kinasejladserne fra Oostende.¹⁷

Ladningen på denne ekspedition bestod af te (54 %), silke (30 %) og porcelæn (9 %). Efter auktionen noterede man en samlet gevinst for begge skibe på 139,52 %.¹⁸

Guillielmo de Brouwer forfremmedes i 1727 til kaptajn og fik kommandoen over kinafarerer *Marquis de Prié*. Det var en mærkbar økonomisk forbedring for de Brouwer; han måtte nu have 6 privilegie-kister med en samlet volumen på 2,262m³ med. Hans månedsløn var på 150 gylden.¹⁹

Marquis de Prié's rejse til Kanton forløb uden problemer. På tilbageturen afveg man fra den normale rute. Kompagniets di-



rektører var nemlig på udkig efter velegnede steder at pro-
 viantere mellem Ostende og Ostindien, fordi hollænderne og
 englænderne, der beherskede denne rute, ikke ville lade skibene
 fra Oostende få forsyninger.²⁰ Med dette formål for øje besøgte
Marquis de Prié den brasilianske ø Fernando do Noronha. Kap-
 tajn de Brouwer beskrev udførligt denne ubeboede ø i skibsjour-
 nalen. Han fandt den særdeles velegnet som forsyningsstation,²¹
 men på grund af de politiske forviklinger, der på den tid ind-
 varslede nedlæggelsen af kompagniet i Oostende, var denne ko-
 lonisationsplan ikke længere gennemførlig.

Salget af varerne fra *Marquis de Prié* foregik som sædvanlig i
 Oostende. Auktionen gav den højeste nettogevinst nogen sinde i
 det Oostendeske Kompagnis levetid: 217,72%! Dette usædvanli-
 ge overskud skyldes især en hausse i tepriserne.²²

I dansk tjeneste²³

I Danmark fandtes allerede en tradition for handel med Ostin-
 dien. Siden 1616 havde det danske Ostindiske Kompagni haft
 handelssamkven med India, Bengalen og Java, og man havde
 udbygget fortfactoriet Trankebar ved Coromandelkysten i det
 sydøstlige India til sit handelscentrum. Nogen blomstrende han-
 del var der dog ikke tale om; frem til 1730 var det meget
 sjældent, man udrustede skibe til Asien. Det Ostindiske Kom-
 pagni led under en kronisk mangel på kapital og blev derfor
 nødt til at standse sine aktiviteter i april 1729. Ved hjælp af inve-
 sterings fra det danske kongehus og nogle københavnske han-
 delshuse oprettede man i 1730 i København et interimistisk

Silbouet af een Fernando de Noronha med de to oostendeske kinasarer Concordia og Marquis de Prié for anker i 1728. (Universitetsbibliothek Gent: FHH Ms. 1848).

20. SAA/GIC, nr. 5705 & K. Degryse: *De maritieme organisatie* ..., p. 36-37.

21. SAA/GIC, nr. 5705, *Marquis de Prié's skibsjournal (1727-28)*.

22. K. Degryse: *De Oostendse Chinabandel* ..., p. 341.

23. J. Parmentier: *Oostendse zee-lui en supercargo's in dienst van de Deense Aziatische Compagnie (1730-1747)*, i: *Mededelingen van de Marine Academie*, t. 37, 1986-87.

24. G. Olsen: *Dansk Ostindien 1616-1732, Vore Gamle Tropekolonier*, t. 5, København, 1967, p. 244-246.

25. J. Parmentier: *Oostendse zee-lui* ... & C. Koninckx: *De Zuid-nederlandse deelname in de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1786*, i: *Handelingen van de Koninklijke Zuidnederlandse Maatschappij*, dl. XXXI (1978), p. 121-136.

26. *Dansk Biografisk Leksikon*, edit. S. Cedergreen Bech, bind 7, København, 1979, p. 495–496.

27. Peter van Hurck var skibslæge og supercargø på fire oostendeske udsendelser.

28. T. Clemmensen & M. B. Mackeprang: *Kina og Danmark 1600–1750. Kinafart og Kinamode*, København, 1980, p. 110.

29. Rigsarkivet København (RAK)/Soc. ad Interim, nr. 28, 16/10/1730.

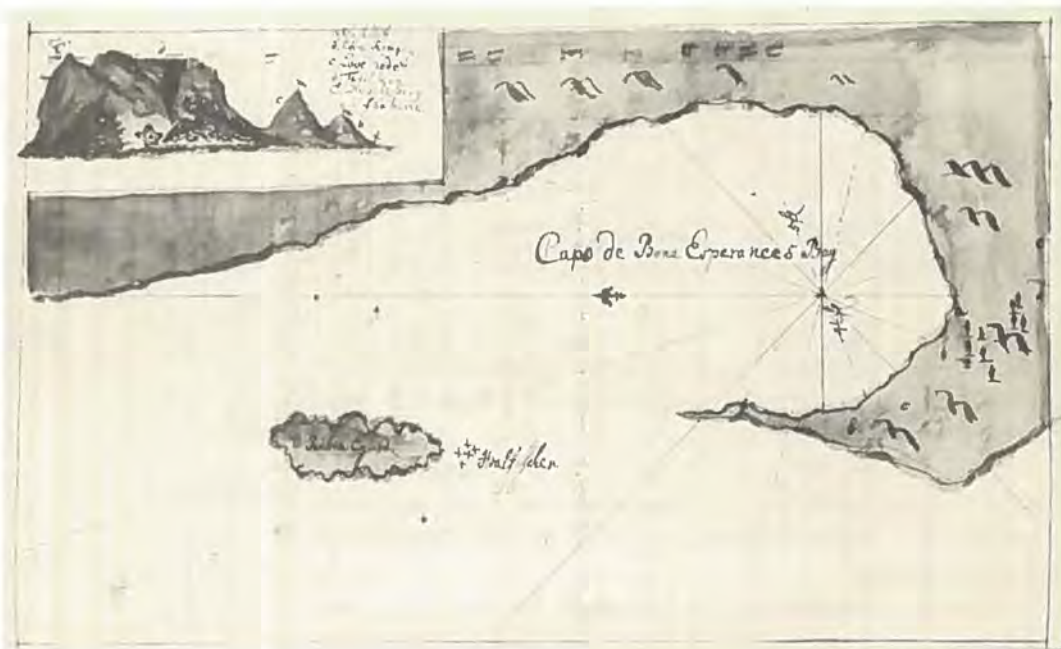
Kap det gode Håb, tegnet i J. R. Schumachers skibsjournal for Cron Printz Christian's kinarejse 1730–1732. (Rigsarkivet København: Søetatens skibsjournaler nr. 368B).

kompagni, der dels skulle videreføre handlen med Trankebar og dels søge et nyt kolonimarked ved at sende et skib til Kina.²⁴ Det sidste var inspireret af de succesrige kinarejser, som de ostindiske kompagnier i andre europæiske lande foretog; især virkede det Oostendeske Kompagnis meget overskudsgivende kinahandel befordrede for forestillingsevnen.

De danske købmænd vendte sig først og fremmest mod de Sydlige Nederlande for at finde erfarne officerer og supercargøer; kompagniet i Oostende stod for at blive nedlagt, og det var derfor nok dygtige kandidater ledige på markedet.²⁵

En af initiativtagerne til det intermistiske kompagni var Københavns borgmester Frederik Holmsted.²⁶ På anbefaling af kompagnidirektørerne i Oostende ansatte han i Antwerpen amsterdammeren Peter van Hurck som første supercargø,²⁷ og efter van Hurcks råd blev de Brouwer engageret som andenkaptajn. Det var imidlertid de Brouwer, som i praksis kom til at stå for den maritime ledelse af denne den første danske kinaekspedition, idet førstekaptajnen Michael Tønder kun havde sejlet som marineofficer i de skandinaviske farvande.²⁸ Guilliemo de Brouwer kunne regne med en god betaling. Han fik en almindelig månedsgage på 150 gylden plus en pacotille bestående af seks store kister på 40 kubiktommer eller en privilegieplads på 4,248 m³.²⁹

I september 1730 rejste van Hurck og de Brouwer til København. De udarbejdede de konkrete planer angående sejlruten og



*Øen Strøm eller Strøymoy og byen
Torshavn med Cron Printz Christi-
ans ankerplads i 1730. (Rigsar-
kivet København: Sættens skibs-
journaler nr. 368B).*



handels mulighederne i Kina. Et 30 år gammelt svensk krigsskib ved navn *Warberg* blev omdøbt til *Cron Printz Christian* og udrustet i løbet af en månedstid.³⁰

Den 25. oktober forlod *Cron Printz Christian* København som det første danske skib med Kanton som bestemmelsessted. På udturen ankrede de op i Thorshavn på Færøerne for at reparere en læk i agterskibet.

Senere provianterede de på de Canariske Øer og ved den javanesiske kyst i Sundastrædet. I Kanton var det van Hurck og de

Brouwer, der førte forhandlingerne, så danskerne fik uden de store problemer tilladelse til at drive handel på samme betingelser som de andre europæiske nationer.³⁰ Under opholdet fik 6 af skibets officerer, herunder de Brouwer, lavet små portrætfigurer hos en kinesisk »face-maker«.³² Turen blev en succes; fortjenesterne på teen og silken, der udgjorde 90 % af ladningen, var henholdsvis 114,5 % og 71 %.³³

I samme periode blev et velstruktureret kompagni på aktier oprettet i Danmark, idet Christian VI gav en 40årig oktroj til det Kongelige Danske Asiatiske Kompagni (DAK).³⁴

Guillielmo de Brouwer havde gjort et fremragende indtryk i Danmark, hvor hans viden på det nautiske område blev højt værdsat. DAK spurgte ham regelmæssigt til råd ved køb af skibe, og det var efter hans råd, at direktørerne i 1732 undlod at byde på den engelske kinafarer *Caesar*.³⁵ Et år senere var manglen på egnede kinaskibe blevet endnu større; DAK havde kun *Fredericus Quartus* at sende ud i den sæson. DAKs bestyrelse var interesseret i at købe skibet *Tijger* fra Oostende; det var på 450 ton og havde allerede været på adskillige togter til Ostindien. Kaptajn de Brouwer inspicerede skibet og frarådede på det kraftigste, at man købte dette svært beskadigede fartøj.³⁶ Han foreslog, at man i stedet overtog krigsskibet *Sleswig* fra den Kongelige Danske Marine. DAK fulgte hans råd og købte denne fregat for 16.000 rigsdaler.³⁷

Ved det efterfølgende kinatogt med *Sleswig* fik Guillielmo de Brouwer tilbudt stillingen som kaptajn. Han benyttede situationen til at tage sig rigeligt betalt. Han fik rådighed over 10 kister à 42 kubiktonner, hvad der gav i alt 7,44 m³ føringsgods. Ved siden af den almindelige månedsløn på 150 gylden modtog han 1000 rigsdaler eller 1900 gylden for handelsassistance i Kanton.³⁸

Sleswig bragte 688.000 pund te med hjem til Danmark; 7 % heraf var pacotille. Det var en relativt stor mængde te, for den samlede ladning te på to engelske kinafarere i 1735 var kun 580.000 pund.³⁹

De Brouwers pacotille blev solgt i København for 66.460 rigsdaler. Hvis man regner med, at han har haft en fortjeneste svarende til den gennemsnitlige pacotille-fortjeneste på 150 %, udgjorde hans fortjeneste i alt den anseelige sum af 39.876 rigsdaler (76.096 gylden).⁴⁰

Med en lignende fortjeneste foretog han endnu en sidste kinarejse som kaptajn for *Sleswig* 1737–38. På denne tur var det de Brouwer selv, der omhyggeligt førte skibsjournalen,⁴¹ og via den kan vi få en fornemmelse af, hvori hans arbejde bestod under det lange ophold i Kanton. Han sørgede for at få udført de reparationer, der krævedes på skibet; det foregik i Wampou, få mil uden for Kanton. Der opførtes en bankesal, en midlertidig byg-

30. T. Clemmensen & M. B. Mackeprang, op. cit., p. 108–110.

31. RAK/Søetaten, skibsjournal nr. 368b, *Cron Printz Christian*.

32. H. Henningsen: *Kinesiske 'Ansigtsgædere' og deres Figurer*, i: H&S Årbog, 1959, p. 131–138.

33. RAK/Soc. ad Interim, nr. 28, 25/8/1732.

34. K. Glammann: *The Danish Asiatic Company, 1732–1772*, i: *The Scandinavian Economic History Review*, t. 8, 1960, p. 109–113.

35. RAK/As. Komp. nr. 29, 4/8/1732.

36. Først i 1740 fandt kompagniet i Oostende en køber til *Tijger* (K. Degryse: *De Maritime Organisatie* . . . , p. 55).

37. RAK/As. Komp. nr. 29, 26/8/1733 & nr. 8, 30/9/1733.

38. RAK/As. Komp. nr. 8, 30/7/1733.

39. SAA/Insolvente Boedelkammer, nr. 1682, 18/7/1735.

40. RAK/As. Komp. nr. 563, 31/12/1735.

41. Her vil vi gerne takke hr. Olivier de Brouwer, der var så venlig at give os en kopi af *Sleswig's* skibsjournal. Et andet eksemplar af journalen findes i Rigsarkivet, København (As. Komp. nr. 998).



Portrætfigur af Guilliemo de Brouwer, lavet under hans ophold i Kanton i 1731 på turen med den danske Cron Printz Christian. (Privat-eje: Baron de Brouwer).

ning, der fungerede som oplagringsplads for skibsmateriel og proviant. De Brouwer var desuden jævnligt i Kanton for at rådgive supercargoerne, og han sørgede samtidig for, at den medbragte ladning kister med sølvpenge blev bragt i land under svær bevogtning. Derpå lossede man ballasten, der bestod af blyslugger, og kort efter begyndte man at gøre lastrummet klar til returlasten. Ballasten til tilbageturen, der blev anbragt nederst, var tutenage, en legering af zink, kobber og tin.⁴² Kaptajn de Brouwer gav ordre til at anbringe ballasten således, at skibet kom til at stikke 15 fod dybt agter og 12 fod forude. Da mellemdekken også skulle stuves fuldt, lod han noget af skytset, 4 ottepunds kanoner og nogle kugler, anbringes i lasten. Denne ballast blev nivelleret med 16 last 'singel', brændt stenkul eller sintelkul, der altså er forstenet.⁴³ Før det forsvandt ned i lastrummet, blev det spulet og tørret, og nede i lasten blev det

42. C. Koninckx: *The First and ...*, p. 238.

43. De Brouwer fik sintelkulet af franske kompagniskibe i bytte for skibstømmer. VOC brugte flodsten fra Macao til nivellering (C. J. A. Jörg: *Porcelain and ...*, p. 51).

dækket med planker. Blandt andet for at sikre skibets stabilitet blev kisterne med porcelæn bragt først ned i lastrummet, og de Brouwer gav mandskabet befaling til at indskibe deres eget paco-tille-porcelæn samtidig. Normalt blev privilegiekisterne stuvet mellemdæks, men kaptajnen ønskede at reservere denne plads til den grønne te, fordi dette 'tussendek beter conserveerde als wel in een gesloten ruim' (fordi mellemdækket konserverede bedre, og teen dér lå i et lukket rum). Den sorte te blev anbragt oven på porcelænet og fyldte lastrummet helt ud. Tørrede lægeurter og krydderier, så som kinarod og galanga, blev anbragt nede i ka-

CARGA

Der Wahren, welche mit der Königlich Dänischen Ostindischen Asiatischen Compagnie Schiff, SLESWIG genannt, den 19ten Junii Ao. 1738, von Canton in China alhier angekommen, und bey öffentlicher Auction auf die gewöhnliche und vorher durch den Druck bekandt gemachte Conditiones den 4ten August ertkündung alhier in Copenhagen sollen veräußert werden.

3708	Pfd. Sago.
30007	Pfd. Turonane.
47978	Pfd. India Coste.
9108	Pfd. Grænga.
572126	Pfd. TheeBelice.
19412	Pfd. dito Congo.
6420	Pfd. dito Pekto.
6932	Pfd. dito Biag.
17012	Pfd. dito Senglo.

Porcelain.

200	Thee-Stellen, mit Gold gezeichnet
328	ditto blau, und weisse
74	Tafel-Serwisen, mit Gold gezeichnet
24	ditto amallirte
102	ditto blaue und weisse
2140	Paar Colffe-Koppen, braun mit Gold gezeichnet
13300	Paar braune und blaue dito
1560	Paar dito blaue und weisse
3190	Paar Thee-Koppen blaue mit Gold gezeichnet
19770	Paar braune und blaue dito
5260	Paar dito blau, und weisse
580	Gold gezeichnete Suppe-Schalen mit Fafs und Deckfel
190	blau und weisse dito
500	Thee Potten, braun mit Gold gezeichnet
585	ditto blau und weisse
31	amallirte Satze zur Schrancken
26	ditto, vergolde
4720	amallirte Tellers
6120	blau und weisse dito
607	blau und weisse Suppe Tellers
1500	Nesten blau und weisse Spülkommen à 3 flk.
5095	blau und weisse Spülkommen
1240	Satz braune amallirte Sucker-Dosen 3 flk pr. Satz.

Sleswig's returladning, som skulle sælges ved auktion i København den 4. august 1738. (Rijksarchief Gent: AFF nr. 2197a).

Copenhagen, gedruckt in Ihre Königl. Majestät's privileg Buchdruckerey 1738.

hytterne, i våbenkammeret og på kampagnedækket, hvor også silken, lakarbejderne og en del af føringskisterne blev stuvet.

I alt tog det fire måneder at få ballasten ordnet og returlasten indskibet på *Sleswig*.

Regnskabsbøgerne fra dette togt giver et godt billede af, hvad skibets pacotille indeholdt; foruden store mængder sort te (omkring hundrede små kister), kandiserede frugter, og nogle kister med silke og porcelæn, var der mere end 50 kister med lakarbejder.⁴⁴ En del af de lakerede stole, borde og 'schriftoeren' (skrivepulte) blev, sammen med noget af porcelænet, købt af den danske konge, Christian VI.⁴⁵

Efter tre vellykkede ture under dansk flag vendte de Brouwer definitivt tilbage til Oostende. Vi må antage, at han har samlet sig en pæn formue i løbet af de otte år.

Købmand

Allerede i 1729 startede de Brouwer så småt i den koloniale handel; han købte en ladning te fra kompagniet i Oostende.⁴⁶

Under sit ophold i København var han jævnligt aktiv som kommissionær. Ved DAK-auktionerne indkøbte han te, silke og porcelæn for sydnederlandske handelsmænd. Ved salget af *Sleswig's* ladning i 1735 var han således en af de vigtigste aftagere; han købte 4,13 % af den totale ladning.⁴⁷

Efter sin maritime løbebane opbyggede Guilielmo de Brouwer et handelsfirma i Oostende. Takket være sine gode forbindelser i Skandinavien blev han efterhånden en vigtig mellemmand ved afsætningen af danske varer fra kolonierne i de Sydlige Nederlande. De fornemste københavnske handelshuse, såsom Fabritius & Wever, R. Iselin og J. van Hemert, bragte via ham te og porcelæn ind på det sydnederlandske marked.⁴⁸ Denne trafik var ikke uden betydning, idet DAK reeksporterede 3/4 af alle sine kinesiske produkter.⁴⁹ I perioden 1747–1754 sejlede der årligt 1–2 skibe (100–150 ton) til Oostende fra København, stuvet fuld med først og fremmest bohé-te. Kun en lille del af disse ladninger var bestemt for de Brouwer, men det var ham, der sørgede for, at varerne blev videredistribueret til Gent, Ieper, Brugge, Antwerpen og Luik.⁵⁰ Gennem sit samarbejde med Andreas Jacobus Flanderin deltog han også i indkøbene af te og porcelæn i Göteborg, der var hjemhavn for det svenske ostindiske kompagni.⁵¹

De Brouwer havde ikke altid succes i tehandelen. Flanderin skrev således i 1745: 'Men heeft mij hier geseyt dat hij (de Brouwer) veele verloren heeft en sijn dienst gepresenteert heeft om andermael uyt te gaan' (man har her fortalt mig, at han (de Brouwer) har mistet meget og har tilbudt sin tjeneste for atter at

44. RAK/As. Komp. nr. 1117, *Sleswig's* negotieprotokol (1737–38).

45. T. Clemmensen & M. B. Mackeprang, op. cit., p. 141.

46. SAA/GIC, nr. 5738, *Marquis de Prié's* auktionsbog (1729).

47. RAK/As. Komp. nr. 563, 31/12/1735 & K. Glamann, op. cit., p. 198.

48. RUG/FHH, nr. 1999–2008.

49. K. Glamann, op. cit., p. 141.

50. De vigtigste aftagere var Melchior Remy (Gent), E. Bossaert (Ieper), Weduwe Carpentier (Brugge), Maximiliaan Solvijs (Antwerpen) og Claude Louvat (Luik).

51. A. J. Flanderin arbejdede for svenskerne mellem 1738 og 1745) (C. Koninckx: *Andreas Jacobus Flanderin. Een 18de-eeuwse middelgrote koopman*, i: *Bijdragen tot de Geschiedenis*, t. 56, 1973, p. 243–290.

52. RUG/FHH, nr. 1999, A. J. Flanderin til Antoon Flanderin, 17/11/1745.

53. RUG/FHH, nr. 2110, 26/8/1750.

54. Stadsarchief Brugge/nr. 132, befolkningsregister 1748, St. Donaaszestendeel.

55. Begge var formodentlig af sydnederlandsk oprindelse.

56. L. Dermigny: *La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle (1719–1833)*, Paris, 1964, p. 593.

57. Rijksarchief Brugge (RAB)/Staten van Goed van het Brugse Vrije, nr. 1496, G. F. de Brouwer (1776).

58. RUG/FHH, nr. 2000, 28/11 & 26/12/1747 samt nr. 2109, 7/9/1749.

gå ud). De Brouwer må altså have lidt store tab og igen have ansøgt DAK om en stilling som kaptajn.⁵²

Handel med Norge i træ, tjære, beg og fisk kom på andenpladsen indtil 1750,⁵³ hvor hans svigersøn Jean-Baptiste Hoys overtog disse forretninger.

Guillielmo de Brouwer flyttede omkring 1744 til Frère Fontainestraat i Brugge, hvor han lejede et hus.⁵⁴ Han plejede fra da af omfattende handelsforbindelser med firmaerne Charles de Tollenaere og André van der Heyde i Nantes.⁵⁵ Handelshuset de Tollenaere var kendt som en af de største teopkøbere ved det franske Compagnie des Indes.⁵⁶ De Brouwer sendte endog sin ældste søn Guillaume François til Nantes i nogle år for at blive oplært i købmandsfaget.⁵⁷

To gange lod de Brouwer sig forlede til at deltage i salthandelen, men efter en særdeles tabsgivende sejlads til Alicante, den mest betydningsfulde spanske salthavn, nægtede han at engagere sig mere i denne trafik.⁵⁸



Karakteristisk tedåse af tin med det oostindiske kompagnis våben og initialerne GB for Guillielmo de Brouwer. (Nationaal Scheepvaartsmuseum Antwerpen).

Guillielmo optrådte også som kommissionær for lærredshandler Joseph de Potter fra Gent og udstrakte herved sit handelsområde til Cadiz.⁵⁹

I Østersøen optrådte de Brouwer enkelte gange via hollandske handelsfolk, der havde slået sig ned i Danzig og Riga, for at anskaffe sig bjælker og pibestaver.⁶⁰ I ét tilfælde købte han i samarbejde med Flanderin og de Tollenaere 65 læster rug i Danzig, idet han regnede med, at kornhøsten i Frankrig ville slå fejl. Charles de Tollenaere sørgede for salget af rugen i Nantes.⁶¹

Fra 1755 var Guillielmo i den grad plaget af gigt, at han måtte trække sig tilbage fra den aktive handel.⁶²

Reder

Om denne side af de Brouwers aktiviteter har vi først gode oplysninger fra det tidspunkt, hvor han flyttede til Brugge. Før den tid ejede han en galeot *De 3 Goede Vrienden*, som han solgte til DAK i 1736.⁶³

Sammen med Andreas Lanszweert udrustede han i 1744, under den Østrigske Arvefølgekrig, krigsskibet *Karel van Lorreyne*. Lanszweert, der var borger i Oostende, fik et officielt kaperbrev og prægede i løbet af få måneder 7 små fragtskibe; 3 hollandske, 2 tyske og 2 engelske.⁶⁴ De Brouwer var ifølge notarialakterne ejer af to kaprede skibe.⁶⁵ I 1746 besatte den franske hær imidlertid de Sydlige Nederlande og admiralitetet i Dunkerque besluttede, at de hollandske og tyske skibe skulle leveres tilbage sammen med deres ladning.⁶⁶ Det var en kraftig økonomisk lussing for de Brouwer.

Som reder og befragter indgik han i perioden 1747–54 flere forskellige samarbejdsforhold med Flanderin og François Carpentier.⁶⁷ Han blev således medejer af 4 skibe med en tonnage på mellem 50 og 125 ton. Disse tomastere, hukkerter og brigger, udrustede man især til Norge, Nantes og Göteborg.

Guillielmo de Brouwer opbyggede et blomstrende rederi indtil han i to på hinanden følgende år, 1753 og 1754, mistede et skib.⁶⁸ Så overlod han under hensyntagen til sin alder og sit sva-ge helbred rederiet til sine sønner.

Financier

Den investeringsform, som de Brouwer viste størst interesse, var de såkaldte 'bodemarijen' (bodmerilån), dvs. de lån som handelsmænd og långivere mod en høj rente ydede til mindre kapitalstærke søfolk og supercargoer, så de på deres rejser til Ost- og Vestindien kunne anskaffe sig en pacotille. Denne kunne ved hjemkomsten til Europa sælges med stor fortjeneste, og søfolke-

59. Rijksarchief Gent/Algemeen Familiefonds (AFF), nr. 228, Joseph de Potters hovedbog, 1741–49.

60. RUG/FHH, nr. 2054 & 2110. De Brouwers hollandske forbindelser var Pieter van Sannen i Riga og firmaet de Vogel i Danzig.

61. RUG/FHH, nr. 2111, 26/1/1752.

62. RUG/FHH, nr. 2113, 5/10/1755.

63. RAK/As. Komp. nr. 29, 22/10/1736.

64. RAB/Notariaat Van Caillic, depot 1941, b. 36, akten 21, 22, 28, 59 (1745) og b. 38, akten 30 & 140 (1747).

65. RAB/Not. Van Caillic, depot 1941, b. 38, akten 14, 31–33 og 38 (1747).

66. RAG/Raad van Vlaanderen, nr. 34578.

67. C. Koninckx: *Andreas Jacobus Flanderin* . . . , p. 280.

68. RUG/FHH, nr. 2111, 26/9/1753 og nr. 2112, 15/3/1754.

69. RAG/AFF, nr. 228.

70. A. J. Flanderin, Pieter Brunet og Pieter Clinckaert sluttede kontrakt med de Brouwer.



Guillielmo de Brouwer med sin familie i det veludstyrede handelskontor i begyndelsen af 1750'erne. (Verzameling van de Stad Brugge).

ne blev derved i stand til at tilbagebetale lånene med rigelige renter. Rentens størrelse afhang af situationen på lånetidspunktet, om der var krig eller fred, af rejsens længde og markedsforholdene. For Ostindiensjladserne svingede de mellem 30 og 50 %. Den eneste risiko, som långiveren løb, var den maritime, for det var kun når skibet og ladningen gik ned, at sømanden eller supercargoen ikke behøvede at betale tilbage. Denne maritime risiko kunne også forsikres.

Som kaptajn på *Sleswig* sluttede de Brouwer i 1738 en bodmerikontrakt med handelsmanden Joseph de Potter fra Gent, der lånte ham 8.000 gylden til 40 %.⁶⁹ De Brouwer finansierede formentlig også sine andre kinatogter på denne måde.

Efter sin maritime løbebane optrådte de Brouwer jævnligt som långiver ved bodmeri-lån eller som mægler for andre långivere. Han investerede udelukkende i bodmeri-lån til de skandinaviske kompagnier, i første omgang blev der tegnet kontrakter med sydnederlandske officerer i svensk eller dansk tjeneste.⁷⁰

Om hans investeringer mellem 1743 og 1745 har vi temmelig gode oplysninger. Han var da i samarbejde med Nicolaas Carpentier, der også var tidligere kaptajn ved kompagniet i Oosten-

de. De investerede hver omtrent 11.300 rigsdaler i bodmeri-lån, fordelt på 6 DAK-skibe. Dette gav en total nettogevinst på 10,9 %, bl. a. på grund af forliset af det ene skib, *Princesse Lovisa* (1743), som de Brouwer havde udlånt 4.800 rigsdaler til. Han kunne dog indhente 85,2 % af dette tab via en forsikring.⁷¹

Velhavende og velanskrevet broger

Ved siden af sine handelsinvesteringer satte Guilliemo en stor del af sin kapital i fast ejendom. Antallet af hans besiddelser voksede således i takt med udviklingen i hans maritime og handelsmæssige karriere og i takt med at han opnåede en vis social status. Kort før sin første kinarejse giftede han sig med sin kusine Marie-Françoise de Chaene og købte en beskeden bolig i Oostende for 571 gylden. Af denne sum var de 450 gylden belagt med hypotek.⁷² Som kaptajn ved kompagniet i Oostende kunne han tillade sig en komfortabel patriciervilla, og i 1729 gav han 3000 gylden for huset *De Draeck*, der lå midt inde i Oostende. Dette blev den fornemste bolig i hele hans aktive karriere.⁷³

I 1745 viste Guilliemo særlig interesse for inddæmningsprojektet *St. Catherina*, som hans ven Andreas Lanszweert stod for. Denne havde fået kejserlig oktroj til at inddige et marskområde tæt ved Oostende (ca. 750 ha). I løbet af 15 år købte de Brouwer 120 ha landbrugsjord på Catharina-polderen. Det var en investering, der gav et stort afkast (6 %), men det var ikke uden risiko, da disse lavtliggende havpoldere regelmæssigt var truet af digebrud og oversvømmelser.

I de følgende år udvidede han sine besiddelser med endnu et hus i Oostende og et bageri i Brugge,⁷⁴ og endelig købte han et gods og en omfattende landbrugsejendom på St. Catharina-polderen (1757). Ved hans død blev hans faste ejendom vurderet til ca. 35.000 rigsdaler; den faste ejendom udgjorde ca. 2/3 af hans samlede formue.

Et højdepunkt i de Brouwers karriere var hans udnævnelse til dansk konsul i de Sydlige Nederlande i 1774.⁷⁵ I denne stilling forsvarede han de danske handelsinteresser. I 1748. sørgede han således for at få frigivet en dansk kaptajn, som med sit skib var blevet tilbageholdt i Calais af den franske kaper Simon Bachelier. Konsul de Brouwer sørgede for, at kaptajnen kom fri, og fik også udbetalt en erstatning for det kaprede skib.⁷⁶ Guilliemo de Brouwer bar denne titel til 1752.

71. RAG/AFF, nr. 127, Nicolaas Carpentiers regnskaber, 1743-45.

72. L. Douxchamps & Y. de Brouwer: *De familie de Brouwer*, Brugge, 1952-54, p. 45.

73. RAB/Staten van Goed ... , nr. 1496.

74. RAB/Notariaat Brugge, not. Boone, b. 81, akte 73, 10/8/1768.

75. ARA/Admiraliteit, nr. 563.

76. RAB/Not. Van Caillie, depot 1941, b. 39, akten 4, 5 og 6, 10/2/1748.