



Reden ved byen Bantam på Java. Efter søkortatlas udgivet af Johannes og Gerard van Keulen, Amsterdam 1742-60. *Roads of Bantam in Java.*

»Voogel Phoenix«s rejse til Bantam 1677-1679

Af

JAN PARMENTIER

Sejlad til Asien under Dannebrog tog sin begyndelse allerede i 1616; men om selve sørejserne i 1600-tallet ved vi ikke ret meget. Forfatteren, der er belgier og bor i Gent, præsenterer imidlertid nedenfor et sådant logt 1677-1679 med den danske Ostindiefarer »Voogel Phoenix«. Om bord var flere nederlændere, hvoriblandt styrmand Jan Lindeman, på hvis flamsksprogede skibsjournal artiklen bygger. Rejsen gik ad tidens sædvanlige rute fra København via De capverdiske Øer, Kapstaden og Trankebar til Bantam på Java; derfra gik turen direkte tilbage med en ladning bestående af alskens herligheder fra Østen.

Denne rejseberetning fra Ostindiefareren »Voogel Phoenix« bygger på oplysninger i skibsjournalen, som findes på Det kongelige Bibliotek, Kallske Samling nr. 85. Den kan på ingen måde sammenlignes med J.P. Cortemündes dagbog fra rejsen med »Oldenborg« 1672-75¹. En skibsjournal rummer korte, daglige beretninger fra livet om bord med særlig vægt på vind, vejr, kurs, bestik (bestemmelse af længde- og breddegrad) og den dagligt tilbagelagte afstand. Alle disse oplysninger blev optegnet skematisk i fortrykte kolonner på bagsiden af bladene i logbogen. Det var en international skik, som stort set ikke ændrede sig i det 18. årh.; kun blev positionsbestemmelserne mere præcise, ligesom de blev foretaget oftere². På forsiden af bladene blev oplysningerne yderligere kommenteret, og man beskrev særlige begivenheder blandt besætningen, møder med andre skibe og provianteringer undervejs. Handelstransaktioner skrev man kun lidt eller slet intet om.

Skibsjournalen for »Voogel Phoenix« er skrevet på gammelt nederlandsk, og den er ført af Jan Leendersen Lindeman fra Monnikendam i provinsen Noord-Holland, ca. 8 km nord for Amsterdam. Han sejlede allerede i 1670 til Batavia med fløjten »Saxemborg« i Det Nederlandske Forenede Ostindiske Kompagnis tjeneste³.

Lindeman påmønstrede »Voogel Phoenix« som andenstyrmand, men blev forfremmet til kaptajn efter nogle vanskeligheder med hollænderne ved Kap Det Gode Håb, som vil blive beskrevet nærmere i det følgende. Kompagnidirektørerne var tilsyneladende tilfredse med ham, for i 1680 blev han kaptajn på »Dansborg«, der skulle til Trankebar. Den strenge vinter i 1680 blev imidlertid skæbnesvanger for »Dansborg«, og skibet forsvandt på udturen i nærheden af Færøerne⁴. Ifølge Kay Larsen druknede besætningen⁵. Vi kan kun se, at Det Danske Ostindiske Kompagni i april 1681 udrustede en »barca longa« under kaptajn Claus Lorentzens ledelse, der skulle opsøge »Dansborg« ved Færøerne og eventuelt tilbyde sin hjælp⁶.

Kaptajnen på »Voogel Phoenix« hed Anthonie van Dooren. Han stammede fra Rotterdam og havde sejlet 7 år som førstestyrmand under hollandsk flag i Ostindien. Da »Oldenborg« i januar 1674 kastede anker ved Bantam, havde skibet allerede mistet adskillige besætningsmedlemmer på sin udrejse, og for at sikre tilbageturen så nogenlunde besluttede danskerne at hverve en erfaren styrmand. De fik tilladelse af Johan Maetsuycker, der var generalguvernør for Det Forenede Ostindiske Kompagni, til at lade Anthonie van Dooren sejle med »Oldenborg« til København⁷; efter denne rejse skulle han vende tilbage til Amsterdam og atter gå i Det Forenede Ostindiske Kompagnis tjeneste⁸. På turen til København døde »Oldenborg«s kaptajn, Fisher, og skibsrådet satte van Dooren i hans sted⁹.

»Voogel Phoenix« var tidligere krigsskib og allerede temmelig gammelt. Det omtales første gang af H.P. Garde som et i 1648 nyt skib i Frederik 3.s krigsflåde. Det var forsynet med 34 kanonporte og

Første side af det kongelige pas for kaptajn Anthonie van Dooren på »Voogel Phoenix« med bestemmelsen fort Dansborg (Trankebar) og alle frie havne i Ost-Indien. Passet er skrevet på latin. (17. september 1677). (R.A./Danske Kancelli C 22, Ostindiske sager 1668-99, folio 178). *First page of the royal passport for Captain Anthonie van Dooren of the »Voogel Phoenix« with the destination given as Fort Dansborg (Trankebar) and all free harbours in East India. The passport is written in Latin (September 17th 1677). (R.A./Danish chancellery C 22, East Indian affairs 1668-1699, folio 178).*

178.
it mig liget aller andre tiestalt nokim eror
forlyder, Men's Noet rigne Underfætt
der faalters allorligen fæstis antofæst.
Gifnit paa Noet Noet Evbærfæst end
27. Septembris Anno 1677.

Capt. Anthoni von Do,
von fæst paa Thibet Phoenix
die opfinden paa fæstie No 2.

Gæstus.

Omibus ac singulis notum facimus Nos
vostrum Capitaneum Anthoni van Dorn cum
hæc presidiana Navis Nostra Phoenix
denominata ad Castellum Nostrum in Orien,
tali India situm (Danisburgum versus mi,
fisse ac eandem nostram Navem sub ductu
eiusdem vel alterius Capitanei, cui ab Offi,
cialibus ibi Nostris concredita fuerit, Hæc
nam secundum occasionem inde redituram

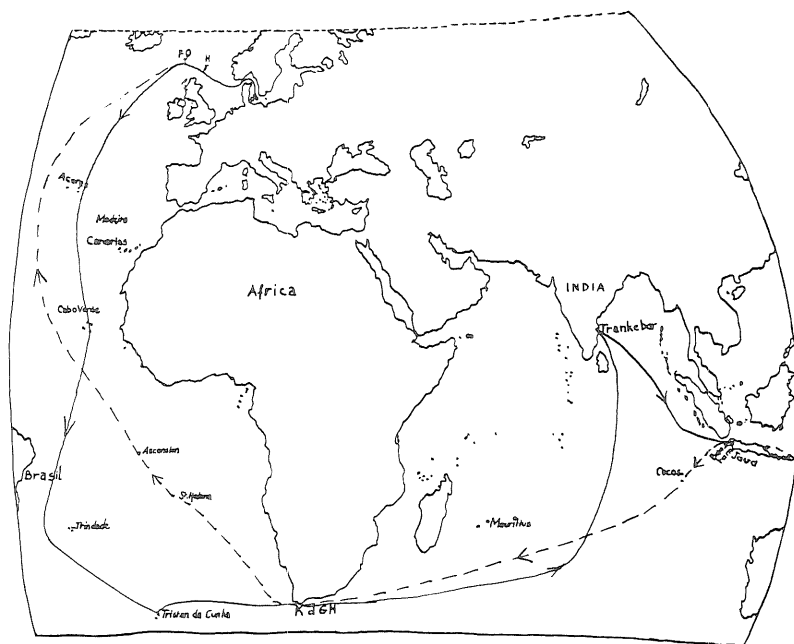
32 kanoner og havde plads til 150 mand¹⁰. I 1658 chartrede Saltkompagniet »Voogel Phoenix« til Portugal¹¹. Efteråret 1670 overdrog marinen skibet til Det Ostindiske Kompagni, og i perioden 1670-82 sejlede det 5 gange til Trankebar og Bantam under kompagniets flag. Selv om det var et gammelt skib, havde kompagniet således usædvanlig stor nytte af det; i det engelske East India Company var skibene i perioden 1653-1703 kun ude på 2,22 rejser i gennemsnit¹². Sammenlignet med »Oldenborg« havde »Voogel Phoenix« mindre tonnage, mellem 150 og 200 tons, og var mindre stærkt bevæbnet¹³. Det var et relativt lille skib sammenlignet med andre nationers Ostindiefarere; de engelske og hollandske skibe havde ofte en tonnage på over 300 tons¹⁴.

*Omrids af situationen*¹⁵

Da »Voogel Phoenix« forlod Københavns red i 1677 var den økonomiske situation ikke god for Det Danske Ostindiske Kompagni. Siden 1675 havde Christian 5. forgæves forsøgt at generobre Skåne, og krigen havde slugt store summer. Kompagniet havde desuden mistet skibet »Oldenborg«, der i 1676 gik ned nær Anholt.

Den asiatiske handel var domineret af hollænderne. Det Forenede Ostindiske Kompagni havde i løbet af det 17. årh. erobret denne handel fra portugiserne med væbnet magt. På trods af den hollandske ekspansion forsøgte englænderne, franskmændene og danskerne at holde stand i området; det lykkedes dog ikke særlig godt for danskerne. Siden 1620 besad Det Danske Ostindiske Kompagni Trankebar ved Coromandalkysten, som var det centrale område for den indiske tekstilhandel. Ligesom de andre europæiske lande eksporterede danskerne bomuldsartikler herfra til Indonesien, hvor man så købte peber. Man havde med dette for øje oprettet et lille faktori i Bantam på Java.

I det 17. århundredes Europa var peber det mest efterstræbte produkt fra Ostindien. Peberet kom udelukkende fra Indiens vestkyst og Indonesien, og efter Det Forenede Ostindiske Kompagni i 1663 havde erobret Malabarkysten, var Bantam det eneste fri mar-



»Voogel Phoenix« rejserute. H = Hitland (Shetland Øerne), FO = Færøerne. *The «Voogel Phoenix's» sailing route. H = Hitland (the Shetland Isles), FO = the Farøe Islands.*

ked for peber, som var tilbage¹⁶. Indtil omkring 1680 havde sultan Ageng Tirtajasi, hvis sultanat strakte sig over Vest-Java, Syd-Borneo og Øst-Sumatra, stor indflydelse på pebereksporten. Danskerne og franskmændene måtte betale sultanen 1.000 rdlr. i told for hver skibsladning, de udførte fra Surat, Coromandel eller Bengalen, mens englænderne årligt betalte 4.000 rdlr. for ind- og udførsel af varer. Da Det Danske Ostindiske Kompagni befandt sig i en svag finansiel position og kun fik ringe støtte fra den danske stat, løb kompagniets gæld til Bantam op i 20.000 rdlr.¹⁷ I de følgende år benyttede hollænderne sig af en intern magtkamp mellem sultanen og hans søn til at skaffe sig monopol på peberhandelen, og dermed var de andre europæiske landes rolle i dette område udspillet.

Beretning fra rejsen

8.-9. november 1677

Kort over middag forlod »Voogel Phoenix« Københavns red og krydsede op gennem Sundet. Om natten kastede man anker ud for Helsingør, ca. 2,5 mil fra kysten. Den følgende morgen gik kaptajnen med båden i land for at hente drikkevand, og samme aften stod de ud af Sundet.

10.-15. november 1677

Under vekslende vejrforhold sejlede de gennem Kattegat med retning mod Skagen: »drie glazen in de 2de waght sagen het vier van de Schagen«¹⁸. Den 15. november om morgenen blev de overfaldet af en voldsom storm. Da de frygtede at løbe på klipperne ved Hitland (Shetland Øerne), sejlede de kun med de små sejl som fokken.

16. november - 6. december 1677

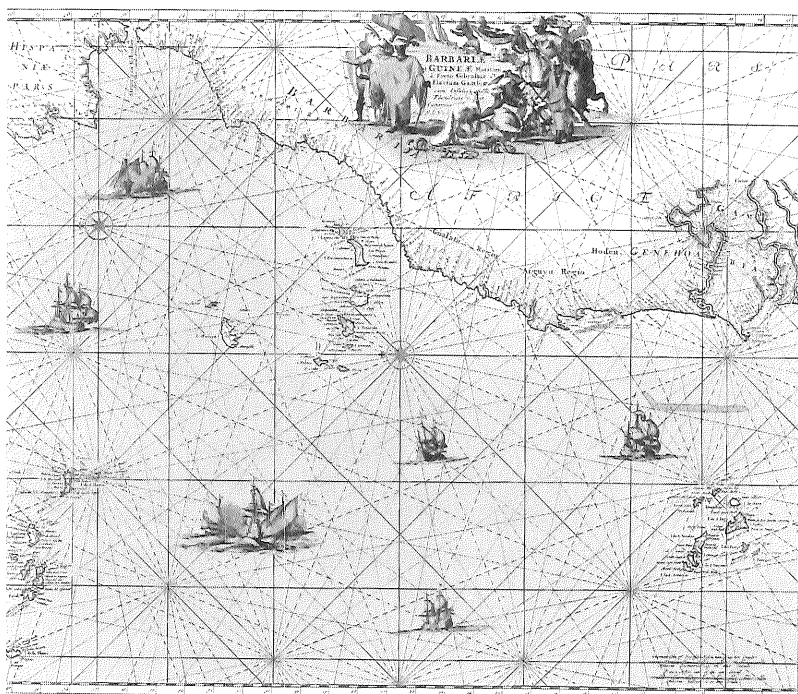
Den følgende nat så de Færøerne i nordøst; på grund af stormen var de drevet af kurs og kommet så tæt på kysten, at de kunne se brændingen.

I denne periode var der franske kapere i de færøske farvande. Franskmændene støttede Sverige mod de danske forsøg på at generebre Skåne, men Danmark havde Holland på sin side, og da der var en livlig handel mellem Holland og Færøerne, blokerede 4 franske krigsskibe i juni 1677 adgangen til øerne. Franskmændene plyndrede også forskellige landsbyer og den lille by Tórshavn¹⁹.

»Voogel Phoenix« fortsatte mod nord i endnu et døgn og vendte så stævnen i vestlig og sydvestlig retning, idet man derved håbede at nå Kap Verde Øerne.

7.-8. december 1677

Sidst på dagvagten, ved 8-tiden om morgenen, så de land i sydsydøst. Mod forventning befandt de sig nær de »Vlaemse Eylanden« (Açorerne). Om formiddagen sejlede de mellem øerne São Jorge og Graziosa. Ved middagstid, da solen stod højest, tog Linde-

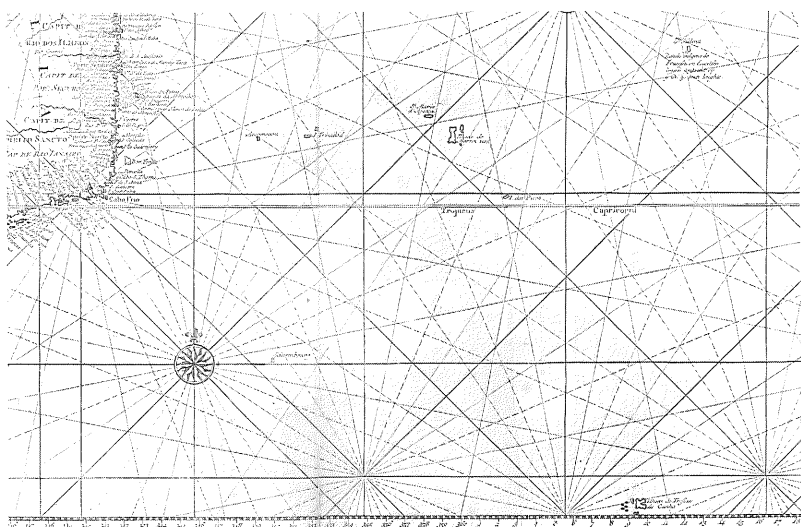


Søkort af Frederick de Wit med Afrikas vestkyst, Açorerne, Madeira, Canariske Øer og Kap Verde Øerne (Amsterdam, ca. 1670) (Kgl. Bib.). *Sea chart by Frederick de Wit showing the west coast of Africa, the Azores, Madeira, the Canary Islands and the Cape Verde Islands (Amsterdam, about 1670). (Danish Royal Library).*

man sit bestik og konstaterede, efter at have konsulteret de voksende og de platte kort, at de befandt sig meget længere vestpå end gis-set.

Lindeman arbejdede altså både med søkort, der var lavet på basis af cylinderprojektion (det platte kort) og med de mere korrekte kort, der var baseret på Mercatorprojektion (det voksende kort)²⁰. Skønt Gerard Mercator allerede benyttede sin metode i 1569, varede det et helt århundrede, før denne projektion blev almindeligt anvendt ved konstruktion af søkort²².

Den følgende dag sejlede de langs øen Terceira og ændrede kurs fra sydvest til sydøst.



En del af »Nieuwe Wassende Graadige Pas-kaart van de Kust van Guinea en Brasilia strekkende van Cap Verde tot de Cap de Bon Esperance en verder van Rio de Berbia tot Rio de la Plata« med bl.a. Abrolhos, Tristan de Cunha, Skt. Helena og den ukendte ø »Saxenborg« (Joannes van Keulen, Amsterdam, sidst i det 17. årh.) (Kgl. Bib.). *Part of the map »Nieuwe Wassende Graadige Pas-kaart van de Kust van Guinea en Brasilia strekkende van Cap Verde tot de Cap de Bon Esperance en verder van Rio de Berbia tot Rio de la Plata« showing among other places Abrolhos, Tristan da Cunha, St. Helena, and the »unknown« island of »Saxenborg« (Johannes van Keulen, Amsterdam, end of 17th century).*

9.-23. december 1677

Med Nordøstpassaten nåede de den 21. december Kap Verde Øerne eller »Sout Eylanden«. »Voogel Phoenix« sejlede vest til sydvest langs Isle de Sal, Bõa Vista og Maio for at lægge til ved São Tiago²². Før øen Maio gjorde man skibet forsvarsklar, fordi man havde set et sejl i øst. Dette udgjorde dog ingen trussel, da det viste sig at være et engelsk handelsskib.

Det var ikke usædvanligt, at skibe, der sejlede fra Caraibien til Europa, blev prajet af pirater i dette område²³.

24.-27. december 1677

»Voogel Phoenix« ankrede op i Porto Prayo Bugten sammen med to engelske Ostindiefarere, »Expectation« og »Phenix«, som også skulle til Bantam. Den portugisiske guvernør gav dem kun tilladelse til at tage drikkevand om bord.

28. december 1677 - 19. januar 1678

Efter middag gik de igen under sejl og fortsatte ad en sydøstlig kurs. Den 4. januar kom de ind i det ækvatoriale Kalmebælte, der strækker sig over ca. 5 grader nord for Ækvator, og i 15 dage tilbagelagde de kun 8,5 mil om dagen; det var 20 mil mindre end normalt. Lindeman skrev, at han og flere andre besætningsmedlemmer var syge, og den 10. januar noterede han det første dødsfald: hovmestermaten Hendrick Spaen. Først da Ækvator var overskredet, fik de den ønskede Sydøstpassat i sejlene, og de sejlede nu i sydvestlig retning.

20. januar - 7. februar 1678

I denne periode var vejret udmærket, og med bramsejlskuling, som er en moderat vindstyrke, tilbagelagde de 18 til 20 mil daglig. Da de holdt en sydvestlig kurs, kom de tæt på den brasilianske kyst, men de passerede dog Abrolhos uden problemer den 6. februar. Disse klipper, som ligger på 18 grader sydlig bredde og 39 grader vestlig længde, havde ellers ry for at være en skibskirkegård. Kort efter så Lindeman adskillige søfugle, hvilket fik ham til at antage, at de befandt sig i nærheden af øerne Trindade og Acemcaon.

8.-27. februar 1678

Igen kom »Voogel Phoenix« kun langsomt frem; det var vindstille om dagen og laber kuling om natten, hvilket er en meget svag vind. Man benyttede tiden til at skrabe tangen af skibsskroget, men ervedover havde besætningen ikke meget at lave, og kedsomheden og den begyndende knaphed på fødevarer ødelagde den gode atmosfære om bord. Således meddelte journalføreren den 22. februar, at 2

matroser og 1 soldat måtte springe fra råen for tyveri af spæk, for et voldsomt slagsmål og for at have raflet om en ration brød.

Det var en af den tids hårde straffe at lade en sømand, som var bundet til skibet med tov, springe i havet fra råen²⁴.

5 dage senere så Jan Lindeman mange sorte måger, og han mente, at de nu måtte være i nærheden af en ø, som han »int jaar 1670 hier omtrent hebbe gezien met het schip »Saxemborg« waer wij het naam na gaven daer voor die tijt niet van gehoort was«²⁵. De så den dog ikke.

Det lyder mærkeligt, at der skulle have ligget en ø her; på de nutidige kort er der ingen øer i dette område (30-31 grader sydlig bredde og ca. 30 grader vestlig længde). Øen »Saxembourg« findes dog på den amsterdamske kartograf Johannes van Keulens kort: »Nieuwe Wassende Graadige Pas-kaart van de Kust van Guinea en Brasilia ... tot de Cap de bon Esperance ... tot Rio de la Plata« fra slutningen af det 17. århundrede (se illustrationen).

28. februar - 17. marts 1678

Fra begyndelsen af marts måtte de uafbrudt kæmpe med tåget og regnfuldt vejr, og vindene var fortsat meget skiftende og ugunstige. Den 16. marts så de øerne og klipperne ved det vulkanske Tristan da Cunha (ca. 37 grader sydlig bredde). I det område var vestenvinden fremherskende, så man besluttede fra starten at holde en østlig kurs for at runde Kap det Gode Håb på denne breddegrad. Den følgende morgen blev besætningen opskræmt af en høj brølen fra en sæl, de havde påsejlet.

18. marts - 8. april 1678

Takket være den kraftige vestenvind tilbagelagde de nu 37-38 mil daglig, men de blev nødsaget til at afbryde rejsen, da nogle af matroserne allerede var plaget af skørbug. Man noterede således, at Anker Christensen døde som offer for denne alvorlige sygdom. Den 26. marts besluttede skibsrådet at holde mere mod nordøst for at proviantere i Kapkolonien. Den 8. april pejlede de Taffelbjerget 6 mil nordøst for dem.

9.-25. april 1678

To dage senere kastede de anker i bugten ved Det Gode Håb. Samme morgen kom »Roemerswaal« hen til dem på reden; »Roemerswaal« var et af Det Forenede Ostindiske Kompagnis skibe og havde Jan Wittebol som kaptajn.

Som det var skik og brug sendte »Voogel Phoenix« sluppen i land for at høre, om de kunne få vand og friske forsyninger. Det kunne de godt, og de begyndte derfor at gøre lastrummet rent og tømme vandbeholderne, der havde været fyldt med saltvand som ballast.

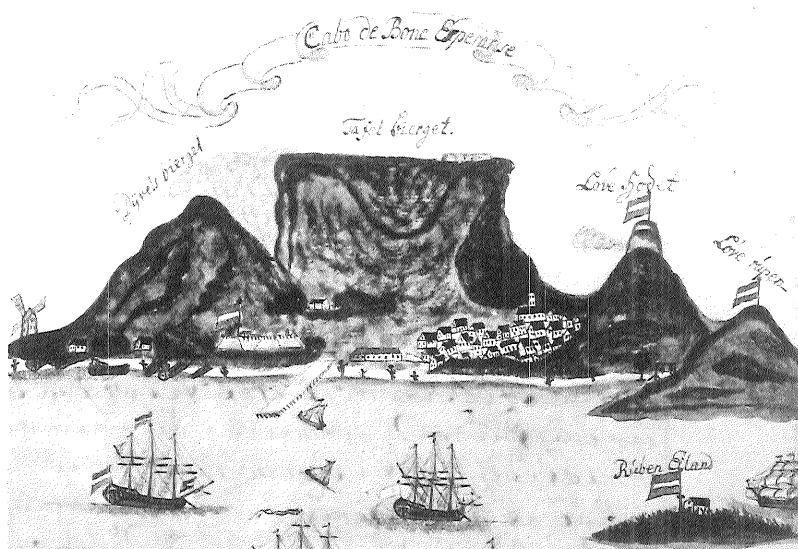
Lindeman skrev også, at der opstod en konflikt mellem kaptajnen og førstestyrmand Jean Classmans, som endte med, at førstestyrmanden blev lagt i jern.

»Voogel Phoenix« ankomst vakte nogen opstandelse hos hollænderne i kolonien; kaptajn van Dooren og Jan Lindeman havde nemlig tidligere tjent ved Det Forenede Ostindiske Kompagni, og i 1677 havde Generalstaterne udstedt en »Placcaat«, som forbød tjenestemænd herfra at arbejde for et konkurrerende kompagni. Den 12. april besluttede rådet på fort Det gode Håb og guvernøren Johan Bax derfor at lokke van Dooren og de andre hollændere fra »Voogel Phoenix« i land og arrestere dem. For at afskrække andre danske skibe fra at proviantere i kolonien forlangte man desuden meget høje priser for fødevarerne²⁶.

Den 14. april gik Anthonie van Dooren i land for at aflægge høflighedsvisit hos guvernør Bax og - ikke mindst - for at bede om en forklaring på de høje priser, der blev forlangt for fårene og grøntsagerne.

Han kunne ikke komme til at tale med guvernøren med det samme, og han lod sig derfor overtale til at tage ind på et herberg. Her blev han arresteret, anklaget for at have overtrådt ovennævnte »Placcaat«. Han blev låst inde på et værelse i fortet og sat under konstant bevogtning.

Om aftenen hørte folkene på »Voogel Phoenix« nyheden om anholdelsen. Skibsrådet samledes og opstillede en »request«, hvori de krævede øjeblikkelig løsladelse af van Dooren; dels fordi han var i



Kap Det Gode Håb, tegning fra »Dronning Anna Sophia«s skibsjournal, 1723 (Kgl. Bib./Ny kgl. Saml. 2168). *Cape of Good Hope, drawing from the »Dronning Anna Sophia's« (Queen Anna Sophia's) ship's log, 1723. (Danish Royal Library / New Royal Collection 2168).*

dansk tjeneste, og dels fordi de ikke turde fortsætte rejsen uden deres kaptajn. Skibsrådet frygtede også, at der skulle opstå mytteri om bord på »Voogel Phoenix«²⁷. Hollændernes svar på denne »request« var negativt.

Besætningen på »Voogel Phoenix« opgav dog ikke og sendte den 18. april den danske andenstyrmand Knud Vederman til guvernøren med en lignende anmodning.

For Det Forenede Ostindiske Kompagnis Kap-ledelse var dette en noget kedelig sag, da arrestationen kunne forventes at give diplomatiske vanskeligheder med den danske krone.

Ved middagstid kom Vederman tilbage med det forslag fra Kapkoloniens råd, at hele skibets besætning skulle komme i land til en forhandling. De to hollandske styrmænd Jan Lindeman og Heyndrick Thijssen turde ikke gå i land af frygt for at blive anholdt; om

aftenen mødte rådet derfor kun de tre danske medlemmer af besætningen. Under forhandlingerne tilbød rådet at løslade van Dooren mod at få udleveret de to hollandske styrmænd; hvis det var nødvendigt, kunne danskerne forhyre en anden styrmænd i kolonien²⁸.

I de følgende dage gjorde guvernør Bax endnu nogle forsøg på at få Lindeman og Thijssen i land. Han lod tilmed Anthonie van Dooren skrive et brev, der sagde, at de to styrmænd frit kunne komme i land. Hertil svarede Lindeman, at besætningen ville forhindre det, hvis han skulle prøve at gå i land. Samtidig sendte man 80 rdlr. fra skibskassen til fortet som betaling for provianten. Lindeman var fortørnet over de høje priser; fårene kostede 12 rdlr. stykket.

Spændingen steg, da guvernør Bax fandt ud af, at der var endnu flere hollændere ombord end først antaget. På »Voogel Phoenix« frygtede de nu, at man fra Kapkolonien skulle prøve at overmande skibet. Danskerne fandt det sikrere at lægge sig for anker længere fra kysten i stedet for som nu at ligge fortøjet mellem »Roemerswaal« og fortet. Man fortalte ovenikøbet »dat het shepsvolck van de »Roermerswaal«s nachts met de branden lonten bie de stucken wachten«²⁹.

Den 22. april sejlede sluppen ind til fortet med Anthonie van Doorens personlige ejendele, et fad øl og noget brændevin. Besætningen valgte derefter Jan Lindeman til ny kaptajn, og før solopgang den følgende morgen sejlede »Voogel Phoenix« ud af Taffelbugten.

Ud over anholdelsen var 4 hollandske besætningsmedlemmer deserteret fra »Voogel Phoenix«: 3 matroser fra Amsterdam og en bødker fra Utrecht. Matroserne påmønstrede tilsyneladende »Roermerswaal«, men bødkeren tog tjeneste på skibet »Quartel«, der også ejedes af Det Forenede Ostindiske Kompagni³⁰.

Kort efter »Voogel Phoenix«s afrejse spurgte Anthonie van Dooren, om han kunne vende hjem til Holland med det første skib. Kapkoloniens råd følte sig ikke kompetent til at afgøre dette, og van Dooren blev sendt med »Roermerswaal« til generalguvernøren i Batavia på Java.

26. april - 31. maj 1678

I begyndelsen af maj løb »Voogel Phoenix« ind i flere storme, som vanskeliggjorde turen. Man blev nødt til at erstatte et par sejl, som var revet itu, og derefter fik skibet en læk i lastrummet, så en del af provianten blev ødelagt. Den 11. maj begyndte »Voogel Phoenix« at få slagside, men det kunne afhjælpes ved en omlastning. Desuden døde matrosen Ode Thomsen fra Christiania.

På Kristi Himmelfartsdag, den 19. maj, indbød Lindeman kvartermesteren og bådsmanden til at spise med ved sit bord »om beten de eenigheit te houden«³¹. Underofficererne fik en rømer vin, mens matroserne blev budt på brændevin.

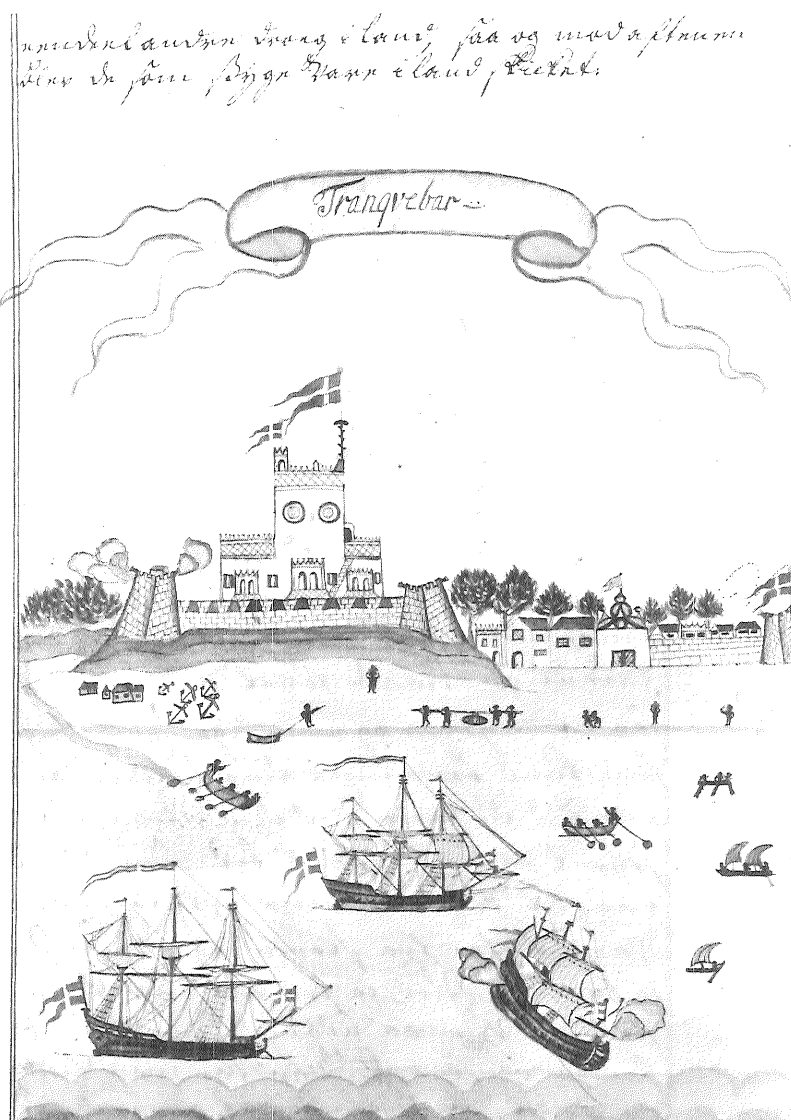
De første 20 dage sejlede de mellem den 36. og 38. sydlige breddegrad i en stik østlig kurs og lagde derefter kursen om i nordøst. På nogle dage så de nordkapere ved skibet³².

1. juni - 8. juli 1678

Den sidste etape til Trankebar forløb uden problemer. Jan Lindeman noterede, at han benyttede sig af de sejlinstrukser, som Det Forenede Ostindiske Kompagni forsynede deres skib med.

Omkring midten af det 17. århundrede var hollænderne de førende ved udgivelse af solide og pålidelige navigationsbøger og søkort. Søkort, der var fremstillet af kartografen Willem Janszoon Blaeu og hans søn Joan for det Forenede Ostindiske Kompagni, var således spredt over hele Europa, ligesom hollandske navigationsbøger fandtes oversat til flere sprog; bogen »Lichtende Columne ofte Zee-Spiegel« af Pieter Goos fandtes tilmed på dansk³³.

Den 28. juni så de drivtømmer og mange søfugle, og de håbede derfor på at være i nærheden af Kap Comorin, Indiens sydligste punkt. Dagen efter var der endnu ikke land i sigte, og de ændrede kurs to gange: først vestsydvest og så østsydøst, men uden resultat. Den 1. juli konstaterede Lindeman, at de var kommet for langt sydpå, og han vendte atter stævnen i nordøstlig retning. Denne gang med held, for nu nåede de Ceylons østkyst. De fulgte kysten i 4 dage, og den 8. juli kastede de anker på Trankebars red.



Fort Dansborg og Trankebar, tegning fra »Dronning Anna Sophia«s skibsjournal, 1723 (Kgl. Bib./Ny kgl. Saml. 2168). *Fort Dansborg and Trankebar, drawing from the »Queen Anna Sophia«s ship's log, 1723. (Danish Royal Library / New Royal Collection 2168).*

»Voogel Phoenix« havde da i alt tilbagelagt 4006,5 mil på udturen. Her som andetsteds regnes i geografiske mil, så udturen var opgjort til omkring 30.000 kilometer.

I Trankebar fik »Voogel Phoenix« en ladning tekstil om bord, som skulle føres til Bantam, men derudover ved vi desværre intet om opholdet.

7. november - 4. december 1678

Den 7. november forlod de Trankebar i sydøstlig retning. De første dage gik det ikke fremad som ønsket på grund af en nordlig havstrøm, der fik dem til at afvige for meget mod syd. De tilbagelagde i gennemsnit 20-25 mil daglig, indtil de havde overskredet ækvator; så fulgte en uge med vindstille, hvor de næppe kom af stedet. I denne periode døde deres kvartermester Jacob Willemsen.

Den 4. december nåede de øen Tristese ved Sumatras vestkyst (den er en del af Mentawai-arkipelaget og hedder nu Mega).

5.-14. december 1678

5 dage senere passerede de øen Enggano, og der mødte de »Fortuna«, en fløjte fra Dansk Ostindisk Kompagni. Den havde forladt Trankebar kort efter dem og var blevet chartret af omkring hundrede mauriske købmænd, som håbede at kunne sælge indiske og bengalske bomuldsartikler i Bantam³⁴.

I Sundastrædet så de et skib ligge for anker. Det affyrede et kanonskud for at tiltrække sig deres opmærksomhed, og på »Voogel Phoenix« satte man båden i vandet for at sejle over til skibet og høre, om der måske var udbrudt krig i Bantam. Kanonskuddet viste sig dog at være en fejltagelse; skibet lå og ventede på et andet skib med en bengalsk »nabab«, et medlem af den mauriske højadel, som skulle eskorteres til Bantam.

Den følgende morgen, den 14. december, kastede de anker ved Bantams red. Der lå også to engelske og et portugisisk skib samt et kongeskib fra Bantam.

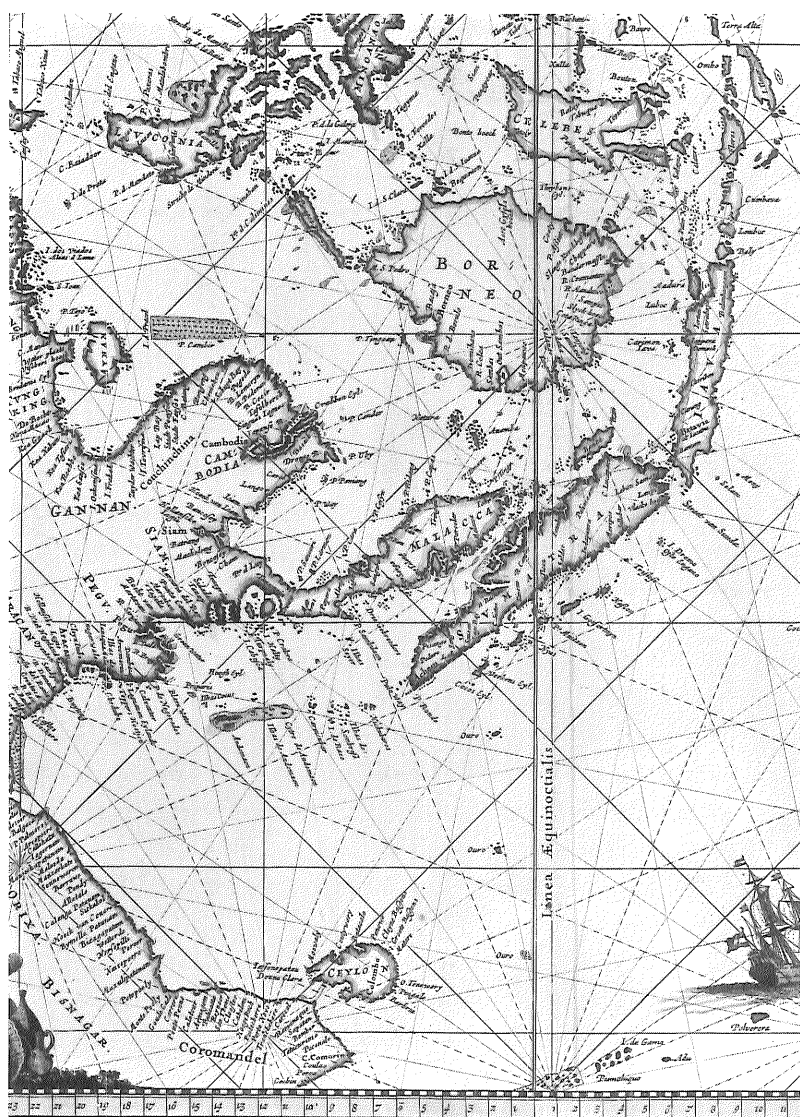
15.-27. december 1678

I mellemtiden blev Anthonie van Dooren holdt fangen i det nærliggende Batavia, som var hovedstaden i det rige, der beherskedes af Det Forenede Ostindiske Kompagni. Johan Paulli, den danske resident i Bantam, var tydeligvis meget oprørt over anholdelsen, og han protesterede kraftigt mod Kap-guvernørens handlemåde. De første forsøg på at få van Dooren frigivet mislykkedes imidlertid³⁵. Den 6. december bad den fangne kaptajn om at måtte rejse til Bantam. Hollænderne gav ham tilladelse til det, og det var meningen, at han herfra skulle sendes med Det Forenede Ostindiske Kompagnis returflåde tilbage til Holland, hvor hans sag skulle viderebehandles³⁶.

Efter at Paulli havde hørt den danske version af problemerne ved Kap, gentog han sit krav om løsladelse af van Dooren. Paulli fremførte, at denne arrestation var ulovlig, da danskerne gerne måtte proviantere på Kap. Han mente også, at »de absentie van de gemelte capiteyn groote disordre onder het volcq was«³⁷. Da generalguvernøren for Det Forenede Ostindiske Kompagni, Rijckloff van Goens, frygtede at få alvorlige problemer med den danske nation, blev van Dooren løsladt den følgende dag, den 17. december. Før van Dooren forlod Batavia, blev han meget hjerteligt modtaget af Rijckloff van Goens, der bød ham på middag. Som generalguvernøren selv har meddelt, var dette en fingeret venlighed, der skulle få det passerende til at gå i glemmebogen hurtigst muligt³⁸.

Den 20. december blev kaptajnens bagage bragt til »Voogel Phoenix«, men besætningen ville ikke acceptere, at den kom om bord. Jan Lindeman søgte hjælp hos resident Paulli, der lod de mest højtråbende af oprørerne, førstestyrmand Classmans og understyrmand Vederman, lægge i lænker. Derefter kom Paulli selv om bord sammen med kaptajnen, men da størsteparten af besætningen stadig modsatte sig dette, rådede Paulli Lindeman og kaptajnen til at give mytteristerne et par dages frist.

Først 10 dage efter »Voogel Phoenix« ankom »Fortuna« til Bantams red. Den havde haft en lang periode med vindstille på turen fra Trankebar, og 2 af søfolkene var døde undervejs.



Den østlige del af Ost-Indien fra Coromandelkysten til Filippinerne (Pieter Goos, Amsterdam, 1666) (Kgl. Bib.). *The eastern part of East India from the Coromandel coast to the Philippines (Pieter Goos, Amsterdam, 1666).* (Danish Royal Library).

»Fortuna« var et meget vigtigt skib for Det Danske Ostindiske Kompagni i disse år, hvor den finansielle hjælp fra Danmark var stærkt begrænset. Det blev anvendt til at etablere en »country-trade« (dvs. en handel inden for Ostindien) mellem Bengalen og Bantam. Fra Bengalen udførte man især tekstiler og opium, som blev købt af kinesiske købmænd. »Fortuna«s oprindelige opgave var at knytte en direkte handelsforbindelse til det kinesiske kejserrige. I 1676 nåede skibet via Trankebar og Bantam til byen Foechow på Kinas sydøstkyst med en rig ladning af tekstiler³⁹. Men danskernes forsøg på at starte et handelskontor dér måtte opgives, da Foechow i 1677 blev erobret af mantshuerne⁴⁰.

Den store igangsætter i den danske »country-trade« var Johan Joachim Paulli. Han havde boet i den danske loge i Bantam siden 1673 og stod på god fod med sultanen og englænderne. Selv når han ikke kunne disponere over danske skibe, var han aktiv inden for handelen, sammen med den engelske agent Park chartrede han således et skib under bantamsk flag, der skulle sejle til Manilla med jern, peber og tekstiler⁴¹.

Den last, »Voogel Phoenix« havde med ved afrejsen fra Bantam, var meget blandet. Om bord var 13.556 stk. bomuldsartikler som salampouris, rollades, chintzer og gingang; disse stoffer blev især fremstillet ved Coromandelkysten og i Bengalen. Endvidere 1.077 stk. bengalsk silke (taft) og 1.860 stk. kinesisk silke (pekins, gelangs og pelons). Pundvarerne i lasten bestod af 3.200 pund kinesisk råsilke, 16.000 pund røgelse, 54.000 pund salpeter, 50.000 pund peber, 2.400 pund kandis, 2.500 pund ris og 32 pund benzoë, en harpiks, der blev anvendt som lægemiddel og til fremstilling af kosmetik. Endelig var der 168 stk. elfenben og forskellige ædelstene som agat, jaspis og karneoler⁴².

Man må formode, at det ikke var lykkedes »Voogel Phoenix« at afsætte nogen af tekstilerne fra Trankebar i Bantam; ellers ville skibet have haft en meget større mængde peber om bord. »Oldenborg« kom således til København i 1675 med så meget som 472.500 pund peber⁴³.

17. januar - 14. februar 1679

Da »Voogel Phoenix« forlod Bantams red, var det atter under Anthonie van Doorens kommando, men uden de to arresterede styr-mænd. Indtil slutningen af januar krydsede man langs den javane-siske kyst; båden blev regelmæssigt sendt ind til land efter drikke-vand og brænde. Den 29. januar fandt man en lille flod med godt drikkevand og en skov med »klapperbomen« (kokospalmer), som kunne give tilstrækkeligt brænde. Samtidig var kysten velegnet til fi-skeri med »zegen«, et stort, smalt fiskenet. Først den 3. februar gik de endelig under sejl.

De første tre uger havde de lange perioder med vindstille, og det gik kun langsomt fremad i sydvestlig retning. Den 14. februar passe-rede de Cocos Øerne, som fandtes på deres kort, og det viste sig at være et godt sted at korrigere det gissede bestik; »Voogel Phoenix« befandt sig 1 grad 23 minutter længere mod nord og 3 grader 21 mi-nutter mere mod vest end Lindeman havde gisset.

15. februar - 15. marts 1679

Først den 23. februar fik »Voogel Phoenix« den gunstige Sydøstpasa-sat i sejlene. I begyndelsen af marts noterede Lindeman tre døds-fald, deriblandt kaptajn van Doorens død den 6. marts. Den følgen-de dag kastede man kaptajnens lig i havet og affyrede 5 kanonskud som æresbevisning. Med skibsrådets godkendelse tog Jan Linde-man igen kommandoen på skibet.

Kort efter at have overskredet Stenbukkens vendekreds satte de kursen mod vestsydvest for at nå øen Mauritius og proviantere dér.

16. marts - 10. maj 1679

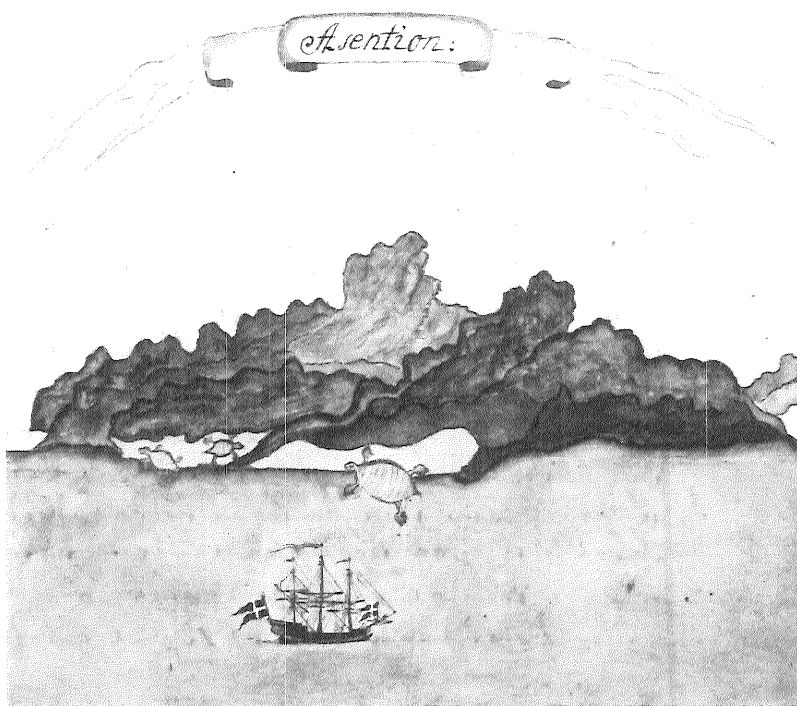
På grund af hårdt vejr i sidste halvdel af marts fik de aldrig Mauriti-us i sigte. Besætningen led store afsavn, og i begyndelsen af april døde 4 til.

Omkring den 20. april rundede »Voogel Phoenix« Kap det Gode Håb på 35 grader sydlig bredde uden at kunne se land. De mange Jan-van-Genten (havsuler) omkring skibet fik imidlertid Lindeman

til at formode, at de befandt sig 11-12 mil fra land. Efter at have gjort nyt bestik vendte man stævnen i nordvestlig retning.

11. maj - 4. juni 1729

I nogle dage sejlede de stik vest og nåede Sankt Helena den 14. maj. De lod sig drive ind til øen og lagde til i bugten ved det engelske fort. Den stedlige guvernør modtog dem hjerteligt, og de kunne få de nødvendige forfriskninger mod betaling. Den følgende dag fik de selskab i bugten af 2 engelske skibe, »Unicorn« fra Bombay og »Williamson«, der kom fra Madras.



Skildpaddeøen Ascension, tegning fra »Dronning Anna Sophia«s skibsjournal, 1723. (Kgl. Bib./Ny kgl. Saml., 2168). *Ascension, the turtle island, drawing from the »Queen Anna Sophia's« ship's log, 1723. (Danish Royal Library / New Royal Collection 2168).*

Med regelmæssige mellemrum blev båden sendt i land efter vand og fødevarer. Lindeman noterede, hvilke levnedsmidler han købte, og hvad han betalte for dem:

1/2 ko:	12 rdlr.
1 ko	20 rdlr.
1 okse:	24 rdlr.
3 levende svin:	12 rdlr.
Smør og citroner:	3 rdlr.
Til guvernørens tjenere:	<u>4 rdlr.</u>
	75 rdlr.

De grøntsager, de fik under opholdet, var gratis.

Den 24. maj tog »Voogel Phoenix« og de to engelske skibe af sted med retning mod øen Ascension, som de nåede efter 6 dages sejlads i nordvestlig retning, Ascension var ubeboet og kun kendt for sine skildpadder, som kunne overleve længe på skibene, og som havde et meget nærende kød. Efter to nætters klapjagt havde de fanget ca. 10 skildpadder, og de tre skibe forlod Ascension sammen. »Voogel Phoenix« kunne dog ikke følge med englænderne, der var bedre sejlere.

5. juni - 29. juli 1679

Resten af tilbageturen forløb uden ret mange bemærkelsesværdige hændelser. Den 10. juni overskred de Ækvator, og få dage senere mødte de tæt ved Kap Verde Øerne et engelsk skib, der var på vej til Caribien. På det engelske skib kunne man fortælle, at der herskede fred mellem England, Frankrig og Holland, men man vidste ikke, om den dansk-svenske krig var forbi.

I begyndelsen af juli krydsede de Krebsens vendekreds og fik 9 dages vindstille. Derefter ændrede de kursen fra nordvest til nord til nordøst.

Den 25. juli, hvor de var på højde med Irland, begyndte en periode med tåget og stormfuldt vejr. Kort efter blev skibet fulgt af en hel del måger, og Lindeman mente nu, at de var i nærheden af øen Bre-silys.

Bresilys eller Brazil var, ligesom Atlantis og Sankt Brandanus, en af de mange legendariske øer, som Atlanterhavet var så rigt på. Fra 1325 optrådte den regelmæssigt på kortene som en cirkelrund ø vest for Irland. Først i sidste halvdel af det 18. årh. forsvandt den fra kartografien⁴⁴.

30. juli - 29. august 1679

I august blev vejrforholdene bedre. Da de fik øen Lewis, en af Hebriderne i sigte, lagde de kursen i mere østlig retning. Den 13. august så de Færøerne i nordøst, ca. 5 mil borte. Om formiddagen tog de kontakt med et hollandsk skib, som kom fra Island. Hollænderne vidste intet nyt om forholdene i Danmark, men skibene udvekslede nogle fisk, brød og 2 tønder øl. Ved at følge en sydøstlig kurs nåede de Orkney Øerne 2 dage senere, og for ikke at løbe på klipperne ved Shetland, lagde de kursen mere mod øst. Takket være en dygtig lods stod »Voogel Phoenix« ind i Sundet, og den 26. august ankrede de op på Københavns red.

Noter

Med tak til Jette Skovbjerg for oversættelsen og til arkivar Erik Gøbel for den historiske vejledning.

¹ H. Henningsen: *Dagbog fra en Ostindiefart 1672-75 af J.P. Cortemünde* (Helsingør, 1953).

² E. Gøbel: *Asiatisk kompagnis Kinafarter 1732-1772. Sejlruter og sejltider* i H&S årbog, 1978, p. 10-12.

³ J.R. Bruijn, F.S. Gaastra & I. Schöffer: *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries, volume II: Outwardbound Voyages from Asia and the Cape (1595-1794)* i Rijksge-schiedkundige Publicatiën, Grote Serie nr. 166 (The Hague, 1979) p. 168-169.

⁴ R.A./Danske Kancelli C 22, Ostindiske sager 1668-99, folio 184-185.

- ⁵ Denne oplysning findes i Kay Larsens notater, som ligger på Rigsarkivet i København.
- ⁶ R.A./Danske Kancelli C 18, Norske register 1681-84, folio 38-39 (16. april 1681).
- ⁷ Ifølge Generalstaternes plakater måtte hollænderne ikke gå i udenlandsk kompagnis tjeneste (*Dagh-Register gehouden in 't Casteel Batavia van 't passerende daer ter plaatse als over geheel Nederlands-India, 1629-1682* ('s-Gravenhage en Batavia, 1896-1931) 2. juli 1677)).
- ⁸ H. Henningsen, op.cit., p. 142.
- ⁹ Idem, p. 168-171.
- ¹⁰ H.G. Garde: *Efterretninger om den Danske Sømagt* (Kbh., 1832) bd. 1, p. 147.
- ¹¹ H. Henningsen, op. cit., p. 8.
- ¹² J. Sutton: *Lords of the East. The East India Company and its Ships*, (London, 1981) p. 163-164.
- ¹³ »Voogel Phoenix« havde mellem 24 og 32 kanoner og »Oldenborg« mellem 34 og 48 (H.P. Garde, op. cit., p. 147 & 171 og H. Henningsen, op. cit., p. 8).
- ¹⁴ J.R. Bruijn, F.S. Gaastra & I. Schöffer: *Dutch-Asiatic Shipping...* og J. Sutton: *Lords of the East...*
- ¹⁵ Mine oplysninger om det andet Dansk Ostindiske Kompagni stammer fra G. Olsen: *Vore gamle tropekolonier, bind 5: Dansk Ost-Indien, 1616-1732* (Kbh., 1967) p. 185-186 og fra *Dagh-Register...* 10. januar 1677.
- ¹⁶ K. Glamann: *Dutch-Asiatic Trade 1680-1740* (Copenhagen-The Hague, 1958) p. 83-85.
- ¹⁷ *Dagh-Register...* 15. februar 1678.
- ¹⁸ »tre glas i den anden vagt så Skagens fyr«.
- ¹⁹ N. Andersen: *Færøerne, 1600-1709* (Kbh., 1895) p. 109 & 243-245.
- ²⁰ J. van Beylen, P.A. de Groote, A van Kampen e.a.: *Maritieme Encyclopedie* (Bussum, 1971) dl. IV, p. 1-11.
- ²¹ D. Howse & M. Sanderson: *The Sea Chart* (Norwich, 1973), p. 11.
- ²² De fleste af det 17. og 18. århundredes ostindie-farere provianterede i havnen Porto Prayo på øen São Tiago.
- ²³ De detaljerede oplysninger om kapere og sørøvere findes bl.a. i C. Johnson: *A General History of the Robberies and Murders of the Most Notorious Pirates* (London, 1926).
- ²⁴ J.F. Viëtor: *Zeemanstaal* (Amsterdam, s.a.), p. 168.
- ²⁵ »I 1670 så vi her, med skibet »Saxemborg«, en ukendt ø. Vi opkaldte den efter vores skib«.
- ²⁶ South African Archival Records: Cape No. 2, p. 236 (Resolution fra 12.4.1678).
- ²⁷ Idem p. 238-241 (resolutioner fra 14. og 15.4.1678).
- ²⁸ Idem p. 242-245 (resolution fra 18.4.1678)
- ²⁹ »at besætningen på »Roemerswaal« om natten ventede ved kanonerne med brændende lunter«.

- ³⁰ South African Archival Records: Cape No. 2, p. 247-248 (resolution fra 23.4.1678).
- ³¹ »for bedre at bevare enheden om bord«.
- ³² Nordkaperen er en sort hval på 14-18 meters længde, som findes på begge halvkugler. Den var meget efterstræbt af de norske hvalfangere på grund af sit enorme fedtlag. (L. Watson: *Sea Guide to the Whales of the World* (Hongkong, 1981), p. 68-70.
- ³³ Interessante oplysninger om den hollandske maritime kartografis blomstringsperiode findes i D. Howse & M. Sanderson, op. cit.; Lucas Jansz Waghenaer van Enckhuyzen: *De maritime cartografie in de Nederlanden in de 16de en het begin van de 17de eeuw* (Enkhuizen, 1984) og R.V. Tooley: *Map and Map-Makers* (London, 1978).
- ³⁴ *Dagh-Register*... 31. december 1678.
- ³⁵ *Dagh-Register*... 2., 11., 19. og 27. juli 1678.
- ³⁶ *Dagh-Register*... 6. december 1678.
- ³⁷ »der var mytteri på »Voogel Phoenix« på grund af kaptajnens fravær«.
- ³⁸ *Dagh-Register*... 16., 17. og 19. december 1678.
- ³⁹ J.E. Wills: *Pepper, Guns and Parleys. The Dutch East India Company and China 1622-1681*. (Cambridge Mass., 1974), p. 160-161.
- ⁴⁰ *Dagh-Register*... 17. januar 1677.
- ⁴¹ *Dagh-Register*... 3. august 1678.
- ⁴² Extraordinaire Maanedlige Relationer, October Maaned Anno 1679, p. 872-873 (Kbh.) og K.B./Gamle Kgl. Saml. 2820, 4 to p. 60.
- ⁴³ Ibidem, august 1675, s. 1091.
- ⁴⁴ W.H. Babcock: *Legendary Islands of the Atlantic* (New York, 1922), p. 50-67.

THE VOYAGE OF THE »VOOGEL PHOENIX« TO BANTAM, 1677-1679

Summary

The voyage of the »Voogel Phoenix« took place in a period when the Danish East India company (DOC) engaged regular Dutch officers and sailors. That is the main reason why the logbook - our major source concerning the voyage - is written in old Dutch by the second mate Jan Leendersen Lindeman.

The »Voogel Phoenix« was originally a man-of-war, built in 1648 or a few years earlier. In 1670 the DOC became the new owner of this relatively small ship (150-200

tons). Considering her age she proved to be an excellent sailer because she made 5 voyages to the East Indies between 1670 and 1682.

In November 1677, when the »Voogel Phoenix« left for Bantam (Java), the financial position of the DOC was bad. The Scanian Wars (1675-1679) were having an adverse effect on the company's finances, and what is more the company was unable to cope with the Dutch United East India Company (VOC), which had captured the Asian market from the Portuguese by armed force. Bantam - the centre of the pepper trade - remained until 1680 the only independant area where the European countries competed with each other on an equal basis. After 1680 the VOC exploited an internal power struggle to monopolize the pepper trade.

During her outward voyage the »Voogel Phoenix« followed the traditional sailing route of the Scandinavian ships: from Copenhagen a NW course, passing close to the coasts of the Shetlands and the Faroe Islands, then W-SW to the Cape Verde Islands. However, the »Voogel Phoenix« got out of course, sailing too far west, and arrived at the Azores. In spite of the NE trade-wind the crew managed to enter the bay of Porto Prayo on the island of Sao Tiago. During the 17th and 18th century this harbour became the most frequented harbour for the provisioning of Indiamen.

Shortly after leaving Sao Tiago they sailed too far SE to the equator and could not avoid the dreaded doldrums. So the »Voogel Phoenix« drifted for 15 days with variable winds before she could profit from the SE trade-winds to run SW.

Rather quickly the Danish vessel approached the Brazilian coast. Crossing the South Atlantic Lindeman noted a lot of seabirds and hoped to see again the island of »Saxenborg« (lat. 30-31°S., long. 30°W.), an unknown - and non-existent - island which he had seen in 1670 while serving on board the VOC flute »Saxenborg«. (See map p. 122).

The next landmark was Tristan da Cunha, 3 uninhabited islands. Then Lindeman set out on a NE course towards the Cape of Good Hope, in order to take on fresh supplies of water and provisions. Their call at the Cape passed off dramatically. Anthonie van Dooren, the Dutch captain of the »Voogel Phoenix«, was arrested by the local VOC council. The fact is that it was forbidden for ex-VOC-officers to serve in a foreign East India company. Lindeman, who became the new captain, and the other Dutch members of the crew were fortunate to escape. Anthonie van Dooren was sent as a prisoner to Batavia, the capital of the VOC empire. Thanks to a severe protest from the Danish resident in Bantam, Joachim Paulli, the Dutch released the captain in order to avoid a serious diplomatic conflict with the Danish Crown.

On its way from the Cape to Tranquebar on the east coast of India the »Voogel Phoenix« at first met heavy seas, but it reached Ceylon and Tranquebar without too much damage. The directors of the major Danish factory supplied the »Voogel Phoenix« with an interesting textile cargo to be sold in Bantam.

After 37 days the Danish vessel anchored in the Bantam roads. About the same

time Anthonie van Dooren arrived there as a free man. When he wanted to take up his former function the crew rose in mutiny. It took several days before van Dooren was accepted again. Two leaders of the mutiny, the first and third mate, were arrested and left ashore.

The home voyage was less interesting. Once again the »Voogel Phoenix« had problems in crossing the equator and in finding the favourable winds for the passage to the Atlantic Ocean. As a consequence of this we can note a high mortality: seven sailors plus Captain van Dooren. The remaining officers chose Lindeman as new commander.

It took 5 months before the vessel could take on provisions at St. Helena. The next stop was Ascension, where the crew went out turtle-hunting.

From then on Lindeman put out a N-NW course until he saw Lewis, one of the Hebrides. The »Voogel Phoenix« sailed round the north of the British Isles and reached Copenhagen on the 26th of August 1679. Her very mixed cargo mainly consisted of Indian and Bengali textiles, Chinese silk, incense, sugar, saltpetre and pepper.