

# Asiatisk Kompagnis sejlads på Indien 1732 - 1772

Af

Erik Gøbel

*Arkivar ved Rigsarkivet, Erik Gøbel, har i tidligere årbøger beskrevet den danske sejlads til Vestindien, Guinea og Kina i 1600- og 1700-tallet. Nu fortsættes med sejladserne til Indien, navnlig i Asiatisk Kompagnis første privilegieperiode fra 1732 til 1772. Beskrivelsen hviler på gennemgang af et omfattende utrykt kildemateriale. Den systematiske undersøgelse viser, at indietogterne fremviser ganske samme regelmæssighed med hensyn til sejlruiter og sejltider som de andre langfarter. Farefrie var rejserne dog slet ikke, men uventede og ubehagelige situationer undervejs blev som regel bragt under kontrol.*

## I. Indledning

I Handels- og Søfartsmuseets årbog fra 1982 har jeg skrevet om »Dansk sejlads på Vestindien og Guinea 1671-1807« og i årbogen fra 1978 om »Asiatisk Kompagnis kinafarter 1732-1772. Sejlruiter og sejltider«<sup>1</sup>. Af periodens danske tropekolonifarter mangler således kun indiefarten at blive systematisk undersøgt.

I det følgende præsenteres resultaterne af en sådan undersøgelse, navnlig hvad angår sejlruiter og sejltider i Asiatisk Kompagnis første privilegieperiode fra 1732 til 1772. Desuden gives kortfattede udblik over den foregående besejling ved Ostindisk Kompagni siden 1618 samt den efterfølgende, indtil Asiatisk Kompagni i realiteten ophørte med besejling af Indien i 1807.

I den merkantilistiske stats økonomiske politik spillede handelskompagnier en vigtig rolle. Asiatisk Kompagnis første oktroj af 12. april 1732 indledtes da også med følgende karakteristiske erklæring: »Vi Christian den Sjette ... gøre alle vitterligt, at som Vi siden Vores kongelige suveræne arveregerings tiltrædelse lader Os iblandt andet commerciens og skibsfartens befordring og opkomst i Vores riger og lande til det deraf dependende almindelige bedstes fremtarv i højeste måde være an-

gelegen. Vi da med særdeles allernådigst behag har set og erfaret den lyst og nidkærhed, som en del af Vores kære og tro undersætter i Vores kongelige residensstad i gerningen har ladet se og kende, til at vedligeholde og befordre den allerede for 115 år siden i Vores riger og lande begyndte importante handel og trafik«<sup>2</sup>.

For Asiatisk Kompagni var handelen og økonomien derfor det helt grundlæggende. Til Indien eksporterede kompagniet først og fremmest sølv; dette ædelmetal udgjorde omtrent 80% af de udsendte værdier. Disse bestod derudover navnlig af jern og kobber, men også skydevåben, skibsstyr og daglige forbrugsvarer. Blandt de varer, som i stedet kom retur fra Indien, var den vigtigste bomuldstekstiler fra Bengalen og fra Coromandelkysten. Hertil kom bengalsk salpeter samt peber fra Malabarkysten eller Sumatra<sup>3</sup>.

## *II. Materiale*

De maritime aspekter af Asiatisk Kompagnis indiefarter 1732-1772 er tidligere kun blevet stedmoderligt behandlet af forskerne<sup>4</sup>.

Den følgende fremstilling af denne trafik må derfor nødvendigvis hvile på en systematisk gennemgang af visse utrykte kildegrupper, især fra kompagniets eget relativt velbevarede arkiv<sup>5</sup>.

De forskellige relevante arkivalietyper har jeg tidligere gjort rede for i forbindelse med behandlingen af kinatogterne<sup>6</sup>. For Asiatisk Kompagnis indiefarts vedkommende, som fra 1732 til 1772 i alt væsentligt omfattede de 52 togter, der findes opregnet i bilaget til nærværende artikel, er bevaret de for navigationen så vigtige skibsjournaler fra 42 togter<sup>7</sup>; desuden skibsprotokoller fra de 24<sup>8</sup>, hvoraf enkelte stammer fra togter uden bevaret skibsjournal. Dette gælder fortrinsvis forliste skibe, hvor mandskabet langt oftere har reddet skibsprotokollen end skibsjournalerne.

Endelig er der hentet forskellige supplerende informationer for eksempel i kompagniets generalforsamlingsprotokoller og i direktionens resolutionsprotokoller<sup>9</sup>, i sundtoldsregnskaberne samt i enkelte rejsebeskrivelser, dagbøger og så videre.

Det viser sig, at langt de fleste år afsendtes 1 togt fra København til Indien, i enkelte vintre dog 2 eller maksimalt 3. Størst var aktiviteten fra vinteren 1747/1748 til 1755/1756, hvor Asiatic Kompagni i gennemsnit udrustede 2 indiefarere årligt.

### *III. Sejlruter*

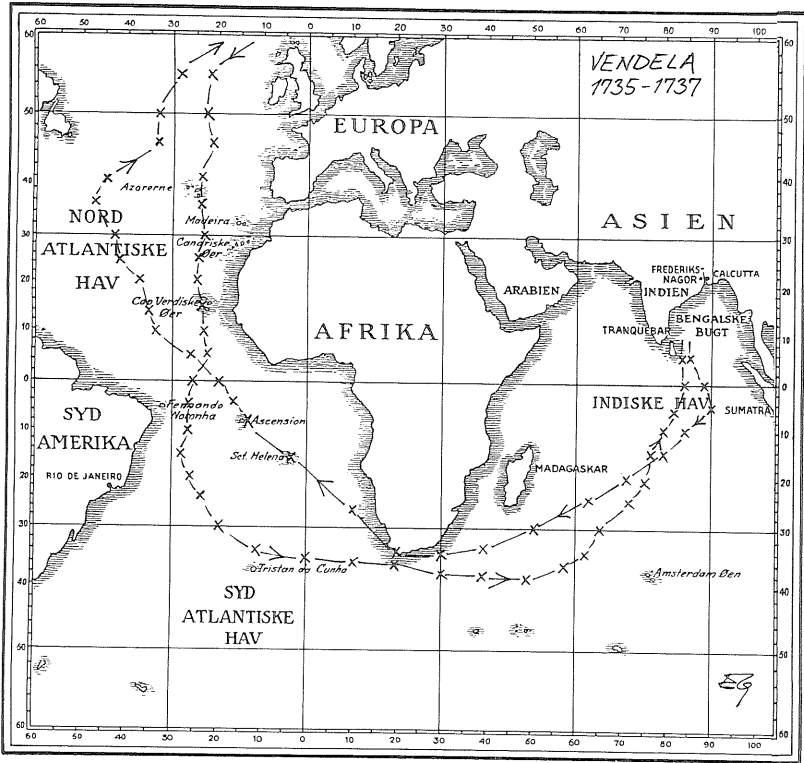
For et sejlskib var den korteste rute over havene ikke nødvendigvis også den hurtigste. Derfor ser vi - især for langfarternes vedkommende - at sejlruterne kun sjældent gik ad rette linier fra havn til havn. Forklaringen er naturligvis, at naturkræfterne i form af vind og strøm spillede en helt afgørende rolle for afviklingen af sejlskibenes rejser.

Lad os i det følgende først følge ruterne fra Øresund til Indien (A), dernæst skibenes farter i indiske farvande (B) og endelig returruterne fra Indien til Europa (C).

#### *A. Ruter på udrejserne*

Kaptajnerne var fra første færd og gennem hele den undersøgte fyrreårsperiode instrueret om, at »når skibene fuldkommelig er ekspederet, og de [kaptajnerne] breve og dokumenter haver annammet, skal de med første føjelige vind og vejr lette anker og i Herrens navn begive sig her fra reden ned til Sundet«. Fra Helsingør skulle de stå ud på selve rejsen, så snart det var muligt<sup>10</sup>. I mange tilfælde blev det imidlertid nødvendigt at afvente gunstig strøm og vind, inden kaptajnen fandt det forsvareligt at fortsætte ud i Kattegat.

Om sejlruterne over oceanerne var kaptajnsinstrukserne til stadighed forbavsende kortfattede. For den første del af rejserne lød bestemmelserne som følger. »Når de har gjort sejl ud af Sundet for rejsen at befordre, søger de med største omhygge-



På grundlag af skibsjournalens daglige positionsangivelser er sejlruten tegnet for »Vendela« på rejsen fra oktober 1735 til juni 1737. For sejladsen fra Danmark ad den ydre passage til Indien og for hjemrejserne er denne rute typisk gennem hele den undersøgte fyrreårsperiode. *The route of the »Vendela« on its journey to India from October 1735 to June 1737 is shown here. It has been based on the daily position reports recorded in the ship's journal. As far as voyages from Denmark to India via the Outer Passage and the return journeys are concerned this route is typical of the entire 40-year period which has been examined here.*

lighed og efter god fornuftig sømandsskab Kattegattet på sikreste og bedste måde at passere. De tillader ingenlunde forsømmelse, uforsigtighed eller nachlæssighed fornemmelig i loggen, lodkastning, udvig, menage i at føre sejl i rette tid eller i andre

måder, hvorved skibet kunne komme til skade. Stillende, når de ved Guds bistand Kattegattet er passeret, deres kurs, når de er kommet i rum sø, norden om imellem Shetland og Færøerne. Dog om vinden faldt så bestandig og langvarigt kontrær, at den ikke skulle tillade dem uden rejsens forsømmelse at gå norden om, da må de i slig fald (og ikke ellers) gå igennem Kanalen. Men den resolution og de omstændigheder, som nøder dem til at tage den kurs, skal i skibsprotokollen rigtig anføres og underskrives«<sup>11</sup>.

Rent faktisk var netop disse nordlige farvande de farligste på hele den lange rute; thi, som bilaget viser, fandt mindst 3 af i alt 6 totalforlis sted her. Ydermere kunne meget vel begge de sporløst forsvundne skibe være gået ned i disse nordlige farvande.

Kursen gik som regel ret tæt langs den farlige svenske skærgårdskyst. Landkendingerne var som regel af Kullen, Varberg, skærgårdsøerne ud for Göteborg samt eventuelt Marstrand. Derefter fik udkiggen gerne Skagen eller Lindersnæs i Sydnorge i sigte.

Langt hovedparten af skibene valgte at gå nord om De britiske Øer og ud i Atlanten den vej, som var foreskrevet i instruksen. Efter 1735 gjaldt dette 37 ud af 43 togter. Blandt den sjettedel, som valgte at søge gennem Kanalen syd om England, var flere sent afsejlende, som havde temmelig travlt, resten anførte modvind som årsag til at gå ad den snævre vej gennem Kanalen<sup>12</sup>.

Vindproblemerne illustreres tydeligt ved »Kronprinsen«s andet togt. Efter at have passeret Kronborg den 24. november 1734 måtte skibet på grund af modvind ved Anholt vende om og ankre i Sundet igen en god uges tid. Atter ude i Kattegat resolverede skibsrådet den 6. december, at man var nødt til at gå gennem Kanalen. Dette viste sig imidlertid også vanskeligt, og juledag måtte rådet beslutte at søge nord om i stedet. Den 2. januar 1735 var der stadig modvind, og det efterhånden noget desillusionerede skibsråd måtte konstatere, at begge veje var

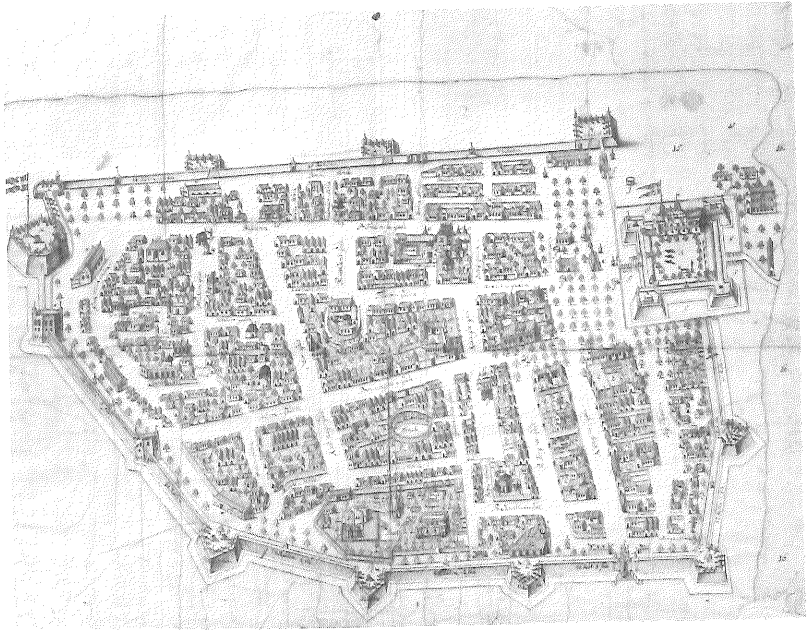
ufremkommelige. Endelig en uge efter kom »Kronprinsen« dog ind i Kanalen. Oven på dette kom imidlertid nye prøvelser, idet man den 21. januar langt ude i Biscayen løb ind i en storm og mistede både bovspryd, fokkemast, forstang og bramstang med sejl og takkelage. Desuden måtte storstangen kappes, og en opløber gik med den over bord og druknede, fordi han netop lå og var i færd med at beslå storemærsejlet. For egen kraft nåede »Kronprinsen« derpå ind til den franske havneby Rochefort for reparation. Først i slutningen af maj måned var man under sejl påny<sup>13</sup>.

Men som sagt kom langt hovedparten af indiefarerne ud i Nordatlanten uden særlige problemer. Som foreskrevet i kaptajnernes instrukser, gik skibene gerne mellem Shetland og Færøerne.

Videre beskæftigede instrukserne sig med valget af anløbshavne i Atlanten, idet man som regel var nødsaget til at få friske forsyninger om bord af vand, grøntsager, levende dyr og så videre undervejs mellem Danmark og Kap det gode Håb.

»Videre sætter de deres kurs da forbi De flamske Øer [Azorerne], og for at være så meget des bedre sikre for de tyrkiske sørøvere, som udi farvandet under De kanariske Øer kunne frygtes<sup>14</sup>, må de samme ikke anløbe, men alene udi sigte derfra sætte deres kurs til De kapverdiske Insuler. Dog må de samme ikke ufornuøden anløbe, langt mindre Kap Verde [på Afrikas kyst], men søge at skære og passere Linien det bedste og avantagieuste muligt er, for rejsen videre at fortsætte, det retteste og sikreste muligt kan være, og ikke vige fra den rette kurs. Men søge rejsen som en erfaren skipper det snarest muligt at befordre til Kap det gode Håb og Trankebar. Og må de på rejsen ingensteds anløbe, uden til bemeldte Kap det gode Håb, for der at forfriske«<sup>15</sup>.

Indtil 1765 var der ligefrem udlovet en præmie på det anseelige beløb af 400 rigsdaler til de kaptajner, som undlod at ankre op ved Kapstaden<sup>16</sup>.



Trankebar var en omhyggeligt befæstet by, domineret af det store fort Dansborg ved strandkanten. Her i nærheden fandtes også Asiatisk Kompagnis pak-huse ved flodmundten øverst til højre. I øvrigt var byen inddelt således, at europæerne boede nærmest fortet og inderne fjernest derfra. Løjtnant Gregers Daa Trelund har tegnet Trankebar, som staden så ud i 1690'erne; men i alt væsentligt forblev byen uforandret gennem 1700-tallet. - Handels- og Søfartsmuseet. *Great pains were taken to fortify Tranquebar and the town was in fact dominated by the great fort Dansborg near the beach. Nearby, at the mouth of the river (top right-hand corner), lay the warehouse of the Danish Asiatic Company (DAC). The town was divided up so that the Europeans lived nearest to the fort and the Indians furthest away. Lieutenant Gregers Daa Trelund has drawn Tranquebar as it looked in the 1690's, but for the most part the town remained unchanged throughout the 18th century.* - Danish Maritime Museum.

Senere ændredes forholdsordrerne dog derhen, at kaptajnen i givet fald »ansejler Porto Prayo [på De kapverdiske Øer] eller et andet belejligt sted til forfriskning. Og derfra skal han stræbe det bedst muligt at fortsætte rejsen direkte til Trankebar

uden at anløbe Kap det gode Håb, med mindre den højeste nødvendighed tvinger ham dertil«<sup>17</sup>. Dog opretholdt kompagniets direktion forbudet mod at anløbe Taffelbayen i månederne maj, juni og juli. Da var denne bugt helt udækket for søens og vindens rasen fra nordvest, så i stedet skulle skibene ankre i den beskyttede False Bay<sup>18</sup>.

Som det ses af bilaget, var Kapverdeøerne den foretrukne forfriskningsplads på udrejserne, men at især Taffelbayen ved Afrikas sydspids også tit benyttedes. Dog nøjedes de fleste fartøjer med at søge den ene af de to forfriskningssteder.

I stedet for De kapverdiske Øer valgte tre skibe at gå til Madeira, hvor de indtog betydelige kvanta madeiravin, som i Indien kunne videresælges med udmærket fortjeneste<sup>19</sup>. De to orlogsskibe »Bornholm« og »Nældebladet« valgte i 1751 på deres noget atypiske togt Teneriffa blandt De kanariske Øer som ankerplads.

Dette stræk ned gennem Atlanterhavet var nogenlunde ukompliceret. Dog lurede faren på 18° sydlig bredde og 38° vestlig længde; thi her ud for Brasiliens kyst lå den, navnlig i det 17. århundrede, frygtede gruppe af småøer, klipper og skær, som under et betegnedes Abrolhos. Alle Asiatisk Kompagnis skibe kom lykkeligt forbi denne skibskirkegård; men på flere af de tidligste indiefarere afholdt man ligefrem »prædiken og taksigelse, for at vi var passeret Abrollhos«, som man i flere tilfælde fik lodskud af på en snes favne vand<sup>20</sup>.

I andre tilfælde var landkending af de små øer i Sydatlanten en kærkommen lejlighed for navigatøerne til at få justeret bestikkene, især for så vidt angik længdeangivelsen. De øer, man i visse tilfælde fik landkending af, var Martin Vaz (dengang også kaldet Ascension) på 21° sydlig bredde og 29° vestlig længde eller Tristan da Cunha nede på 37° syd og 12° vest. Da for eksempel »Prinsesse Charlotte Amalie« i 1744 sigtede den sidstnævnte ø, justerede styrmændene om bord deres bestik med næsten 2° mod vest<sup>21</sup>.



Den atlantiske del af indieskibenes rute var ganske lig med tidens kinafareres. Men ruterne over Det indiske Ocean var naturligvis forskellige, alt efter om destinationen var Forindien eller Østasien.

Om rutevalget var kaptajnernes instrukser helt tavse. Kun bestemte forholdsordrerne, om togtet skulle gå til Trankebar på Coromandelkysten som normalt eller direkte til Bengalen.

For indieskibenes vedkommende opererede man i 1700-tallet med tre ruter fra Kap det gode Håb til Indien: den indre, den mellemste og den ydre passage. Sidstnævnte var den normalt benyttede på vejen til Coromandel eller Bengalen, hvortil de danske skibe gerne skulle for at anløbe enten Trankebar eller Frederiksnagore.

Fordelingen på de tre rutevarianter var, at 40 togter gik ad den ydre passage, 3 sejlede ad den indre passage, og 1 skiftede fra den ydre til den indre passage. Afvigelserne fra normalen skete alle efter 1760.

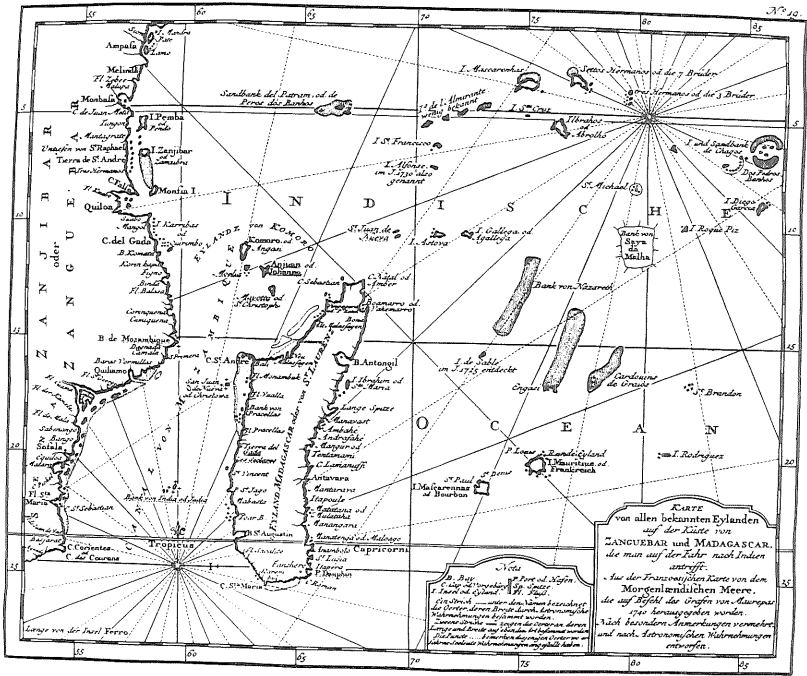
Danskernes valg af ruter, domineret af den ydre passage og med enkelte skibe ad den indre, lignede ganske det britiske rutemønster. Derimod havde franskmændene efter den samtidige litteratur at dømme en forkærlighed for den mellemste passage, som da også gik via de franske øer Isle de Bourbon og Isle de France<sup>22</sup>.

Den *ydre passage* er vist på rutekortet over »Vendela«s togt 1735-1737. Fra Afrikas sydspids fortsatte man stik østpå indtil omkring 60° østlig længde. Her ændredes kursen gradvist mod nord, og i en stor bue op gennem Det indiske Ocean krydsede skibene ækvator og nåede Asiens land.

Trods de kendte problemer med at bestemme længdepositionen nøjagtigt var mange af Asiatisk Kompagnis navigatører i stand til som ønskeligt at få første asiatiske landkending af Ceylon. På en del andre togter var der imidlertid problemer med den sydlige ækvatorialstrøm og monsundriften. Særlig følelige var disse havstrømmes påvirkning, fordi vindene nær ækvator

ofte er svage og skiftende. Så denne del af udturene var drøj og langsommelig.

Tit kunne da landkending for eksempel af Chagosøerne lidt syd for ækvator eller oftere Maldiveerne umiddelbart nord for linien hjælpe til at fastslå positionen. På en del af de tidlige togter ændrede man ligefrem kursen for at få landkending af Maldiveerne



Vrimmelen af banker, blinde skær, småklipper og større øer betød, at den mellemste passage fra Sydafrika til Indien var meget lidt attraktiv. Om øgruppen Amiranterne anfører kortet her fra 1740'erne blot, at denne er »lidet bekendt«.

- »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande ...« I (Leipzig, 1747). *The profusion of banks, sunken rocks, small cliffs and fair-sized islands made the Middle Passage from South Africa to India quite unattractive. As regards the group of islands called the Amirantes this map from the 1740's just records that they are »little known«.* - »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande...« I (Leipzig 1747).

verne »og for at få et vissere bestik til at søge Ceylon efter, aller helst siden at vore pejlinger hele tiden har vist os østligere end vores gisning«, som skibsrådet om bord på »Kronprinsessen af Danmark« begrundede dette den 27. april 1749 på 6° sydlig bredde. Men på det tidspunkt havde kaptajn Emanuel Sporning og hans navigatører heller ikke set land, siden de forlod Kapverdeøerne 3½ måned tidligere - og siden havde de sejlet 10.000 sømil. To døgn efter skibsrådets afholdelse fik udkiggen landkending af Chagosøerne<sup>23</sup>.

Andre af de tidlige indiefarere som eksempelvis kaptajn Poul Jensen på »Kronprinsen« i 1737 formåede imidlertid at få første landkending i Asien netop af det sydligste Ceylon - selv uden at have sigtet land eller haft lodskud af Afrikas sydspids<sup>24</sup>.

Efterhånden følte Asiatisk Kompagnis indiefarere sig i almindelighed så erfarne og sikre på positionsbestemmelsen, at de valgte en lidt østligere rute forbi Maldiverne uden at få disse i sigte. Til gengæld var man så ikke i fare for at forulykke på øerne, således som tilfældet uheldigvis havde været med »Prinsesse Louise« i 1744<sup>25</sup>.

Modsat nåede det meget sent afsejlende skib »Trankebar« ikke frem til Det bengalske Hav førend i januar måned 1763. På den tid af året havde nordøstmonsunen sat ind, og for at kunne nå byen Trankebar måtte kaptajn Rotwitt derfor gå i en ekstra stor østlig bue over Det indiske Ocean. Så stort var slaget, at han fik Sumatra i sigte<sup>26</sup>.

De skibe, som opererede med gale længdebestik og kom vest for Maldiverne, fik som regel dette at mærke, når de nåede op på 6° nord og ikke som forventet fik landkending af det sydlige Ceylon. På »Sydermanland« var bestikket således knap 3° for østligt, da man fik landkending af Maldiverne i øst. Skibsrådet besluttede i denne situation at sejle gennem øgruppen ad kanalen på 8° nordlig bredde, hvilket da også skete uden problemer nogle dage senere, så man derpå fik Pynt Galle på Ceylon i sigte<sup>27</sup>.

På andre skibe i en tilsvarende situation valgte navigatørerne på grund af vindforholdene den længere, men samtidig sikrere løsning at gå hele vejen tilbage sydpå til øen Diego Reis på 2° nord, hvor der findes en nemmere sejlbare rute tværs igennem rækken af Maldiver. Denne passage benyttede kaptajn Niels Haagensen Due på »Dokken« sig endda af på to rejser i træk<sup>28</sup>.

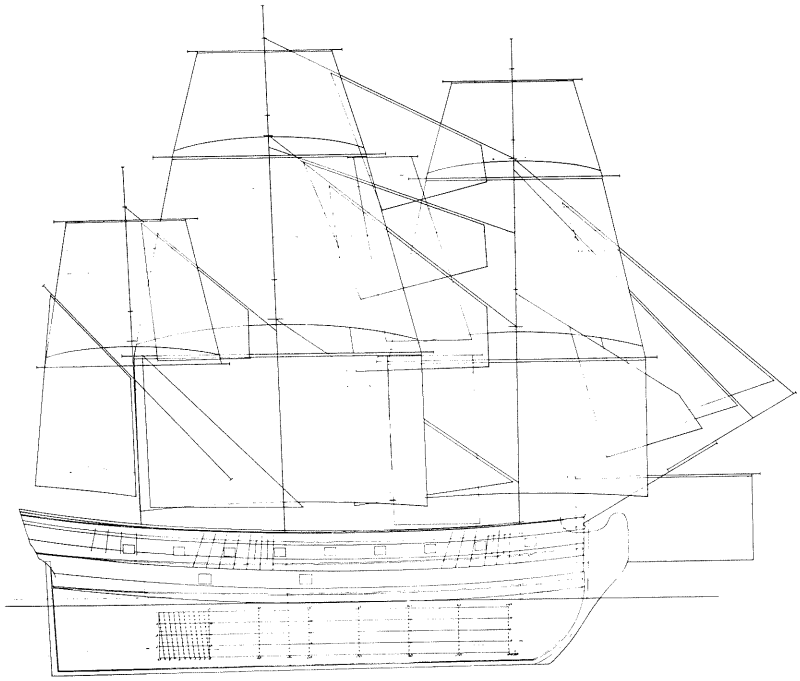
På et af de tidligste af kompagniets togter mente styrmændene at befinde sig vest for Ceylon, og kursen sattes da østover - men en uge efter fik de Sumatras nordvestspids i sigte! Skibsrådet besluttede så at gå til den vigtige peberudskibningshavn Achin lige i nærheden, da Trankebar ikke kunne nås som følge af sommerens vestlige og sydvestlige monsunvinde<sup>29</sup>.

I alt 6 skibe, fordelt nogenlunde jævnt over undersøgelsesperioden, kom for langt vestpå, anede næppe uråd, kom vest om Ceylons sydspids og fik første landkending af Kap Comorin, som er det indiske fastlands sydlige forbjerg. Herfra måtte de sejle hele vejen syd om Ceylon, eftersom farvandet mellem denne ø og fastlandet er meget grundt og ikke kan passeres.

Under normale omstændigheder var derimod Ceylons sydlige del første landkending. Foruden selve sydvestspidsen Punt Galle, der var langt den hyppigste stedsangivelse i så tilfælde, opererede navigatørerne med så eksotiske navne for Ceylons markante lokaliteter som Elefantbjerget, Munkekappen og Løvebjerget.

Fra Sydceylon var der normalt en lille uges sejlads tæt langs kysten til Trankebars red på Coromandelkysten. Tit måtte skibene kaste anker om natten på dette kystnære stræk.

Et udmærket indtryk af ensartetheden og regelmæssigheden, som trods alt prægede afviklingen af Asiatic Kompagnis togter til Indien, giver de næsten identiske positionsangivelser for skibene ved passage sydfra af for eksempel den tyvende breddegrad på vej til Indien. Alle de 36 togter ad den ydre passage, for hvilke vi kender den præcise rute, passerede 20° sydlig bredde mellem 74° og 82° østlig længde ifølge bestikkene - de



»Rigernes Ønske« er den eneste af Asiatisk Kompagnis indiefarere, hvorfra der er bevaret et fyldigt sæt konstruktionstegninger. Skibet blev bygget i årene fra 1763 til 1766. Her ses sejltegningen til den smukke fregat, som kunne laste cirka 150 kommercelæster. - Rigsarkivet, Søetatens kort- og tegningsssamling, G 2738. *The »Rigernes Ønske« is the only DAC East-Indiaman for which a full set of construction drawings has been preserved. The ship was built between 1763 and 1766. This is a plan of sails on the beautiful frigate, which had a capacity of about 300 tons. - The Danish National Archives, the Navy's Collection of Maps and Drawings, G 2738.*

21 af fartøjerne endda mellem 78° og 80° øst. Først længere nordpå blev rutevejen noget bredere, inden sporene atter løb i eet ved Ceylons kyst.

Men som nævnt sejlede kompagniets indiefarere undtagelsesvis ad andre ruter over Det indiske Ocean, nemlig ad den

indre passage eller ad den mellemste passage. Kaptajnsinstrukserne er næsten tavse om årsagerne til disse afvigelser fra den normalt anvendte ydre passage. Indirekte fremgår det imidlertid, at årsagerne hang sammen med de handelsmæssige vilkår i Indien.

Trankebar havde således tidvis svære problemer med at skaffe returlaster, så i 1764 blev »Grevinde Moltke« og i 1767 »Rigernes Ønske« beordret til at gå forbi Trankebar og i stedet direkte til Frederiksnagore i Bengalen<sup>30</sup>. Dog gik disse togter naturligvis netop ad den ydre passage.

Det gjorde rejsen også for »Trankebar« i 1762-1763; men dette skib gik direkte til den danske loge i Calicut på Forindiens vestkyst, Malabarkysten, hvor man også skulle anløbe handelscentret i Surat. Dette skete, fordi »direktionen har ... taget i overvejning og formener, at det kunne geråde kompagniet til fordel, om skibet »Trankebar« ... med ... kontanter og varer blev ekspederet til Surat og derfra til Bengalen, hvorved ... skal være noget med stor avantage at foretage med et armement [handelstogt] fra Indien til Indien«<sup>31</sup>.

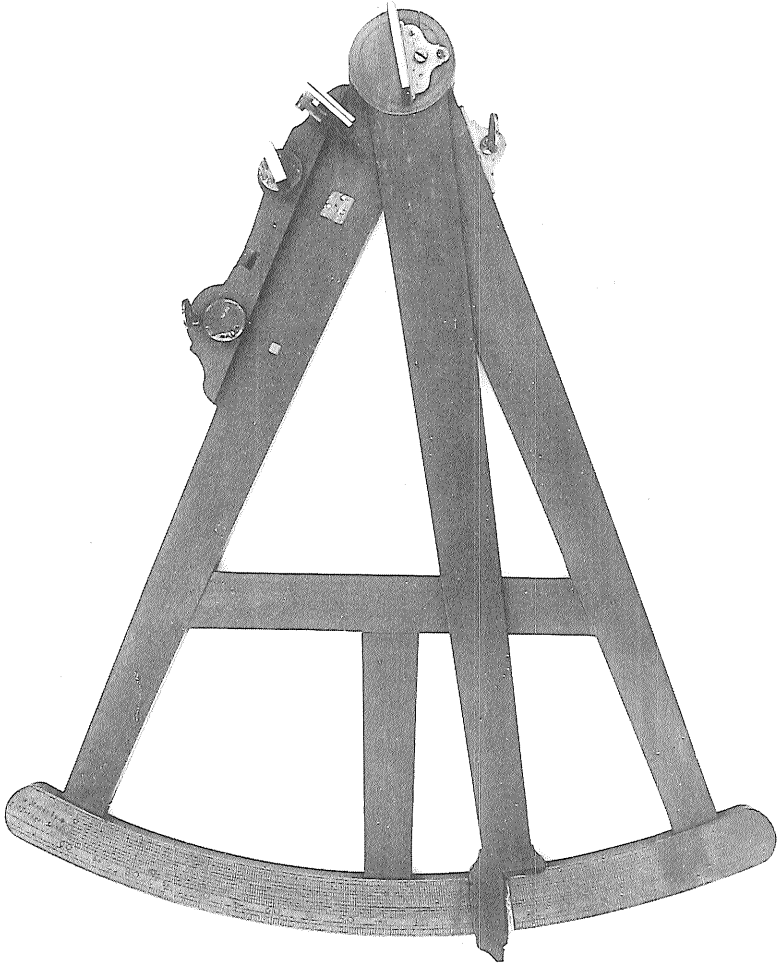
Desuden eksperimenterede Asiatisk Kompagni også i 1760'erne med at lade indieskibe følge den *indre passage*. Første gang var med »Kronprinsen af Danmark«, som afsejlede fra Øresund på årets sidste dag i 1760. Kaptajn om bord var George Elphinston, som nogle måneder forinden var returneret fra et kinatogt, der som det første af kompagniets var sejlet ad den indre passage til Surat og derfra videre til Canton. Denne rute havde briterne erfaring med fra flere togter for det svenske ostindiske kompagni<sup>32</sup>. Efter at have haft lodskud af Agulhasbanken den 30. juni 1761 holdt »Kronprinsen af Danmark« en nordøstlig kurs og fik 12 døgn senere første landkendning af det sydvestlige Madagaskar. Yderligere 10 døgn derefter lod Elphinston ankeret falde ved byen Johanna på øen af samme navn. Den er den midterste i øgruppen Comorerne, som er placeret mellem nordspidsen af Madagaskar og Afrikas

østkyst. Ved Johanna fik danskerne ferskvand samt kokosnødder og ris om bord, og de syge kom i land for at rekreere sig de 4 døgn, skibet gjorde ophold. Fra Comorerne gik den indre passage videre mod nord og nordøst parallelt med Afrikas kyst, indtil man nåede op omkring 9° nordlig bredde, hvor kursen blev sat næsten stik øst. Herved kom skibene vest om øgrupperne Amiranterne og Seychellerne, og de gennemsejlede Maldiverne ad Nigraders- eller Ottegraderskanalen, som åbner sig på netop disse breddegrader. Første landkending derefter blev for »Kronprinsen af Danmark« Elefantbjerget på Ceylon, inden man nåede til Trankebar den 22. august 1761<sup>33</sup>.

Ganske tilsvarende forløb rejsen ad den indre passage for samme skib efter dets afsejling fra Kronborg i december 1767, atter med George Elphinston som kaptajn, og for »Dronning Caroline Mathilde«, der stod afsted i december 1769 under kommando af Mathias Skifter.

I alle tre tilfælde havde kaptajnerne ordre til »ikke at anløbe Trankebar, men tage sin rute herfra [Kap det gode Håb] direkte til Bengalen, hvorefter kaptajnen haver at rette sine kurser«. Dette skulle dog tilsyneladende blot forstås således, at de ikke måtte losse og laste i Trankebar på udrejsen; de ankrede

Denne oktant af træ er fremstillet af den kendte navigationsinstrumentmager John Urrings i London, formentlig i 1750'erne. Oktanten, der er 57 cm høj, anvendtes i stedbestemmelsen typisk til at måle solhøjden. Hertil er den udstyret med horisontspejle, kulørte solafblændingsglas og sigter. Buen forneden er inddelt i 90 grader, hver tredelt ved hjælp af skrålinier. Ved alhidadens aflæsningskant kan den målte vinkel aflæses med 1 à 2 minutters nøjagtighed. - Handels- og Søfartsmuseet inv. nr. K. 3581. *This wooden octant was made by John Urrings, the famous maker of navigation instruments, in London, probably in the 1750's. The octant, which is 57 cm. high, was used for position-fixing, typically for measuring the altitude of the sun. For this purpose it is fitted with a horizon glass, coloured sun-dimming lenses, and sights. The arc at the bottom is divided up into 90 degrees each one of which is further divided into thirds by means of diagonal lines. At the reading edge of the alidade the measured angle can be read with an accuracy of one to two minutes.* - Danish Maritime Museum, inv. no. K. 3581.





nemlig alle tre op nogle døgn på reden ved fort Dansborg, inden rejsen fortsattes mod Frederiksnagore<sup>34</sup>.

Eksperimenterne med at lade skibe følge den indre passage faldt dog ikke mere heldigt ud, end at direktionen i kompagniets følgende oktrojperiode fra 1772 til 1792 kun lod eet togt følge denne rute<sup>35</sup>.

Heller ikke den *mellemste passage* virkede nogensinde tillok-kende på Asiatisk Kompagnis indiefarere. Denne rutevariant regnedes for særlig risikabel, idet den førte fartøjerne øst om Madagaskar og tværs gennem de mange øgrupper i Det indiske Ocean på vejen videre mod Ceylon. Øer og skær var tilmed unøjagtigt aflagt i søkortene, og bestikkene var heller ikke for præcise. Så denne farlige rute fulgte de danske skibe ikke.

Dog tangerede »Kronprinsen af Danmark« i slutningen af undersøgelsesperioden noget i den retning. Jesper With og hans besætning kom af sted fra Øresund så sent som den 12. maj 1770. Det var derfor at forvente, at de ikke kunne nå Indien, inden vintermonsunen satte ind. Efter at være sejlet ud af Taffelbayen den 2. oktober 1770 måtte kaptajnen den 29. i samme måned på en position af omtrent 70° østlig længde og 24° sydlig bredde proponere skibsrådet, at »han befrygtede sig, at de ikke kunne lægge Chagosøerne og Maldiverne forover [det vil sige øst om], da vinden er på en østen. Hvorfor han mente, det var bedst at anløbe Mauritius for der at tage vand og forfriskning - og siden derfra i rette tid at fortsætte vores rejse direkte til Trankebar. De samtlige udi skibsrådet var af lige mening som kaptajnen, og blev der holdt af vestefter til Mauritius«. Godt en uge senere nåede »Kronprinsen af Danmark« bugten ved øens hovedby, Port Louis, hvor man forblev hele vinteren og først sejlede videre den 19. juni 1771. Ruten gik nu til Madagaskars nordspids, hvorfra With fulgte den indre passage videre til Indien<sup>36</sup>. Skibets påtvungne skift fra den ydre til den indre passage indebar, at det til dels kom til at følge mellempassagen på en del af det første stræk over Det indiske Ocean.

### *B. Sejladser i Indien*

Udturens mønster med forskellige valgmuligheder, hvoraf een stærkt dominerende, genfinder vi, når talen er om Asiatisk Kompagnis europaskibes sejladser i indiske farvande.

Disse sejladser var dels forårsaget af risikoen ved at have disse store fregatter liggende opankret ved den havneløse ubeskyttede Coromandelkyst, når forårsorkaner eller vintermonsuner satte ind. Desuden var disse sejladser betinget af behovet for ekstra tonnage til indsættelse i den såkaldte country trade.

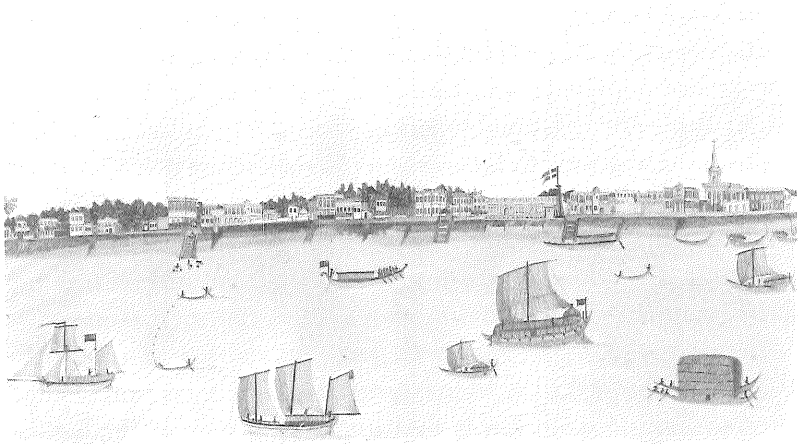
Denne meget vigtige intra-asiatiske handel har vi intet dækkende ord for på dansk. Men country trade betegner den livlige vareomsætning, som fandt sted mellem de mange forskellige handelspladser i Asien, både i form af nær- og fjernhandel. Traditionelt udførtes denne omfattende country trade af asiaterne selv; men efterhånden trængte europæerne, især nederlænderne, sig ind på dette lukrative felt. Tyngdepunkterne lå i Bengalens bomuldstekstiler, Achins opium og peber samt Malabarkystens peber, krydderier og tømmer, medens trådene samledes på Coromandelkysten, hvor skibene fra Europa oftest lagde til. Fjernere centre var Malakka, Manilla og Canton østpå samt Persien og Arabien i vest<sup>37</sup>.

I det følgende vil vi ikke se på de mange småfartøjer, som vrimlede ved Trankebar og de andre danske handelspladser, og som i høj grad handlede med eller fragtede en af country tradens hovedartikler, nemlig fødevarer<sup>38</sup>. Vi vil kun undersøge de sejladser, som de store fra Danmark kommende skibe foretog.

Blandt disse ses som tidligere antydnet et temmelig fast sejlads-mønster. Indtil 1752 drejede det sig i alt om 24 kompagniskibe, der var ankommet fra København til Trankebar.

Af disse sejlede mindst 13 til Sumatra, vist nok alle til byen Achin. Det var en returrejse på omkring 2.400 sømil, som i gennemsnit varede 2½ måned, hvoraf 1 i Achin.

Om 9 af de 24 togter ved vi ikke, hvorvidt de tilbagelagde



I 1755 erhvervede Asiatisk Kompagni landsbyen Serampore i Bengalen ved Gangesfloden få kilometer oven for Calcutta. Danskerne omdøbte stedet til Frederiksnagore, og det blev snart et vigtigt led i kompagniets asienhandel. J. Hammers akvarel fra 1810 giver et fint indtryk af den lille danske by ved den særdeles travle flod. - Handels- og Søfartsmuseet. *In 1755 the DAC acquired the village of Serampore in Bengal by the Ganges a few kilometres north of Calcutta. The Danes renamed the place Frederiksnagore and it soon became an integral link in the company's Asian trade. J. Hammer's watercolour from 1810 gives a fine impression of the little Danish town by the teeming river. - Danish Maritime Museum.*

country trade-togter. Men et enkelt, nemlig »Elefanten«, måtte i september 1747 sejle to småskibe i møde noget nord for Trankebar for i tide at sikre sig det kalliaturtræ (rødfarvetræ), som de medbragte, og som skulle anvendes som underlast i europafareren<sup>39</sup>.

To af europaskibene tog turen fra Trankebar langs kysten syd om Ceylon til Calicut på Malabarkysten på præcis samme breddegrad som Trankebar. Da »København« i 1749 gik fra Trankebar til Malabar, var det fordi rådet på kuppet Dansborg ikke selv kunne skaffe tilstrækkelig returlast for skibet på Coromandel. Kaptajn Wortmand og hans sygdomsplagede besæt-

ning måtte indhandle peber i Calicut og omliggende pladser, inden de derfra kunne sætte kurs direkte mod Danmark<sup>40</sup>. Tilsvarende blev »Kronprinsessen af Danmark« i november 1751 destineret fra Trankebar til Calicut efter peber, da der ingen last var at få på Coromandel, men tillige for at genetablere den danske loge i Calicut. Derfra gik også dette skib direkte hjemad<sup>41</sup>. I begge tilfælde var den i indisk handel særdeles erfarne J.C. Soetmann med fra Trankebar til Calicut for at forestå handelen og i 1751 tillige for at blive opperhoved i logen der.

Allerede året efter blev Soetmann imidlertid i stedet hentet til Trankebar for på et fransk skib at gå derfra til Bengalen, hvor det var hensigten påny at anlægge en dansk handelsloge. Dette lykkedes, idet man fik tilhandlet sig landsbyen Serampore ved Huglifloden i det vestlige Gangesdelta lige oven for den engelske hovedstation Calcutta. Logen fik det officielle danske navn Frederiksnagore efter den regerende Frederik V. Dens anlæggelse indebar et helt nyt mønster i de danske skibes sejlads i Indien.

Det første europaskib, som kom til Frederiksnagore fra Trankebar, kom dog nærmest ved et tilfælde. »De tre Prinsesser« var kommet så hurtigt afsted fra Danmark, at det ikke var blevet forsynet med spigerhud, så i efteråret 1753 lod rådet i Trankebar det gå til Bengalen for vinteren, da man ikke som sædvanlig turde lade det gå til Achin »formedelst de orme, som der falder i vandet og volder stor skade, medens Bengalen er fri derfor«<sup>42</sup>.

Derefter blev det handelsmæssige argument overvejende, og alle danske skibe, som anløb andre pladser i Indien end Trankebar, gik til Frederiksnagore. Indtil 1758 anløb i 1754 »Trankebar«, foruden byen af dette navn og Bengalen, også Calicut og Colachel på Malabarkysten, men returnerede til Trankebar inden afrejsen fra Indien. Det samme mønster fulgte »Grev Moltke« i 1758, men returnerede til Europa direkte fra Calicut. Endelig må nævnes det tredie skib efter 1752 med flere country

trade-farter, nemlig »København«, som foruden at besøge Frederiksnagore var i Achin og på øgruppen Nikobarerne langt øst for Ceylon to gange i forbindelse med de danske forsøg på at kolonisere øerne i 1756-1757, hvilket dog straks måtte opgives igen som følge af det dræbende klima på stedet.

Efter 1752 anløb skibene fra Europa normalt Trankebar på udrejsen og fortsatte efter et par ugers ophold på reden videre mod Bengalen. Dette gjaldt mindst 14 af de 21 togter efter 1752; yderligere 2 gik som allerede nævnt direkte til Frederiksnagore uden at besøge Trankebar på udturen.

På ruten mellem Coromandel og Bengalen havde fartøjerne gerne land i sigte næsten hver dag. Ved en enkelt lejlighed under Kolonikrigen i 1762 måtte guvernøren på Dansborg dog råde en kaptajn til at holde sig 20 à 30 mil til søs for at undgå engelske kapere ud for Madras<sup>43</sup>.

Normalt voldte dette stræk dog ingen problemer. Besværlige blev sejladerne først, når man nåede frem til Gangesflodens enorme forgrenede delta med dets virvar af flodarme og lave mangroveklædte øer, der ved højvande ofte oversvømmes, og som næsten kun var beboet af krokodiller, bøfler, aber og tigre. Deltaet rækker endda sine fangarme langt ud i havet i form af sand- og mudderbanker. Disse flodens aflejringer strækker sig omkring et halvt hundrede kilometer ud, og som noget særlig generende flytter de sig en hel del.

Lad os i det følgende betragte den typiske situation, som den mødte »Rigernes Ønske« i 1768<sup>44</sup>. Allerede den 11. januar, knap hundrede kilometer fra land, skød skibet efter engelsk lods, som kom om bord et par timer senere. To døgn efter passerede man over de to yderste banker ved højvande, hvilket dog kun indebar 28 og 24 fods dybde til den hårde sandbund - »Rigernes Ønske« stak hele 15 fod, og det grundeste sted på bankerne var ikke mere end  $3\frac{3}{4}$  fod! Som regel havde man derfor en chalup sejlende i forvejen for at lodde dybden og signalere derom tilbage til skibet. De følgende dage - man ankrede om

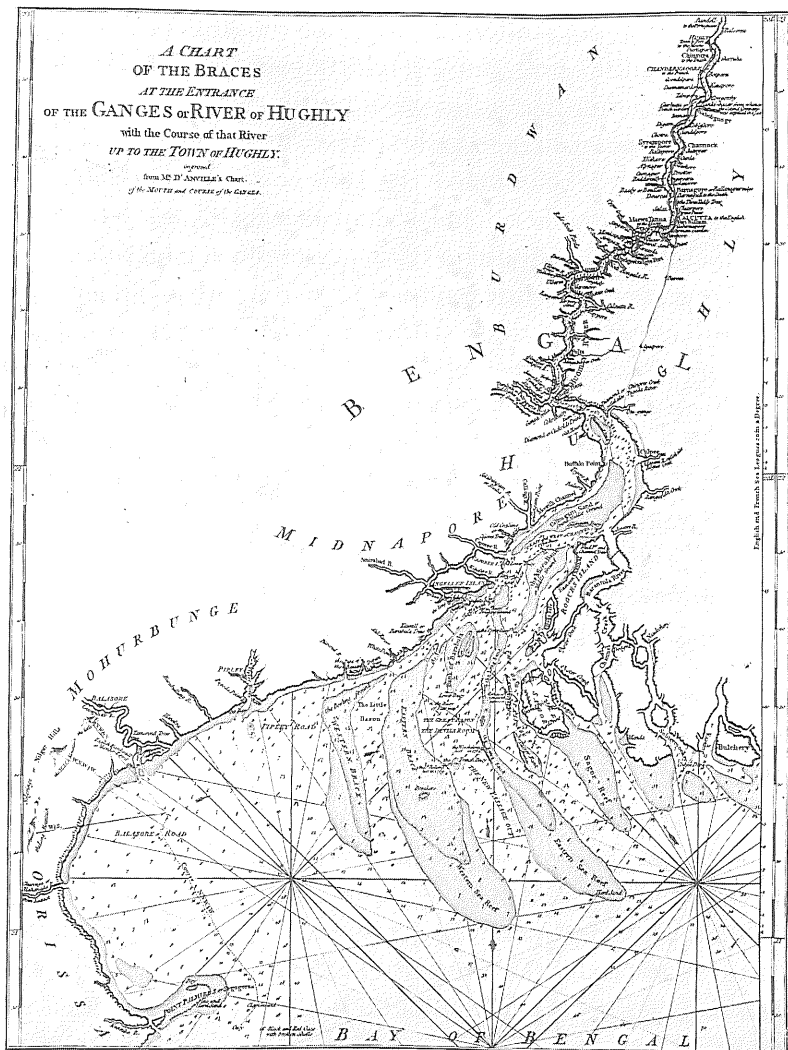
natten - passeredes forbi en række grunde afmærket med tønder, inden skibet den 16. januar fik land i sigte om styrbord, nemlig den for hinduerne højhellige ø Sagar ved østsiden af flodmunden. Næste dag kom skibet lykkeligt over barrierne ved Insely, hvor det grundeste sted kun var knap 4 fod. Herfra fik man land at se også om bagbord, og nu skiftedes lodsens ud med en hollænder, som skulle føre »Rigernes Ønske« resten af vejen op til Frederiksnagore. Dertil sendte danskerne nu båd med besked om fregattens nært forestående ankomst.

Nu kom imidlertid det værste stykke. »I Gennegat er den sværeste sejlads, man kan tænke sig. Hvis et skib er så uheldigt at løbe på en af de banker, som gør dette farvand så snævert, er det uhjælpelig fortabt«. Kaptajn Huth passerede dog lykkeligt mellem de meget tætstående tønder, idet han sejlede opad med det indstrømmende højvande. Dybden i passagen var bare 4 à 6 favne og tilmed spækket med hårde sandbanker. Efter at være kommet igennem Gennegat tilkaldte man 6-8 robåde, hver med 10 mand om bord, som skulle komme og bugsere skibet videre op ad floden. Således kom det forbi Hazekanalen, og den 20. januar kunne det passere Colpi. To døgn senere et lille stykke fremme ad floden kom en båd ned fra logen i Frederiksnagore og afhentede blandt andet de ombordværende tyve pengekister og to depechekister. Endelig den 29. januar var man nået til Calcutta.

På månedens sidste dag nåede skibet Channockbankerne, hvorfra besætningen den 2. februar klokken 16 for første gang fik øje på det danske flag på Frederiksnagore. Næste dag klokken 14 havde danskerne lagt Channock bag sig, og tre timer efter ankrede »Rigernes Ønske« endelig op ved den lille danske loge, som salutedes med 9 kanonskud.

Man havde altså været 3 uger om at komme fra den yderste barre og de cirka 200 kilometer op til logen. I den tid havde skibet om dagen sejlet eller var blevet bugseret, og hver nat havde det ligget for anker. Under opankringerne måtte besætningen

svaje det store skib 4 gange i døgnet af hensyn til flod og ebbe, så det stedse kunne have forstævnen mod strømmen. Netop af denne grund var det normalt, at skibene på visse stræk langsomt lod sig drive med det kraftige tidevand op ad floden - med ankrene slæbende hen over bunden og agterenden forrest!



Trods alle forsigtighedsregler kunne det dog ikke altid undgås, at små uheld indtraf. Således havde kaptajn Bagge i 1763 med »Grev Moltke« to lette grundstødninger på vej op ad floden til Frederiksnagore, og han mistede 4 ankre, hvoraf de 3 heldigvis blev fundet og bjærget igen<sup>45</sup>.

Ved Frederiksnagore lossede »Rigernes Ønske« sin last og forblev der lige til den 6. december 1768, hvor en god del af returlasten var ombordtaget. Med hollandsk lods om bord og med 10 bugserbåde spændt for gik turen nu atter ned ad floden ad ganske samme rute som på vejen op.

Typisk for de store europæiske skibe i Bengalen fik »Rigernes Ønske« stadig mere last om bord fra Frederiksnagore de næste tre uger, medens det blev bugseret ned ad flodsystemet til Insely. Her fik man den 27. januar 1769 de sidste varer sendt ned fra den danske loge i mindre både: 116 pakker bomuldstøjer, 9 pakker silke og 2.000 bundter snørrottinger. Derpå stak fregatten 16 fod agter og 14¾ fod forude. Efter passagen af de sidste tønner tre døgn senere gik lodsens fra borde.

### *C. Ruter på hjemturene*

Som det fremgår af bilaget, gik Asiatisk Kompagnis skibe kun undtagelsesvis direkte hjem fra Bengalen til Europa. Hovedreglen var i stedet, at de lagde ind på Trankebars red - for at få eventuel yderligere last om bord og i alle tilfælde for at få brevskaber med hjem fra rådet og andre myndigheder på Dansborg til direktionen i København.

Turen fra de yderste sandbanker op til den danske loge Frederiksnagore ved Serampore oven for Calcutta var bestemt ikke let. Trods udlagte bøjler var det vanskeligt at holde rede på mylderet af flodarme i det enorme, men lavvandede delta. - Samuel Dunn: »The East India Pilot or Oriental Navigator ...« (London, 1780). *The voyage from the outermost sandbanks up to the Danish factory at Serampore north of Calcutta was by no means an easy one. Despite the buoys which were laid out it was difficult to keep track of the countless branches of the river in the enormous but shallow delta.* - Samuel Dunn: »The East India Pilot or Oriental Navigator...« (London, 1780).

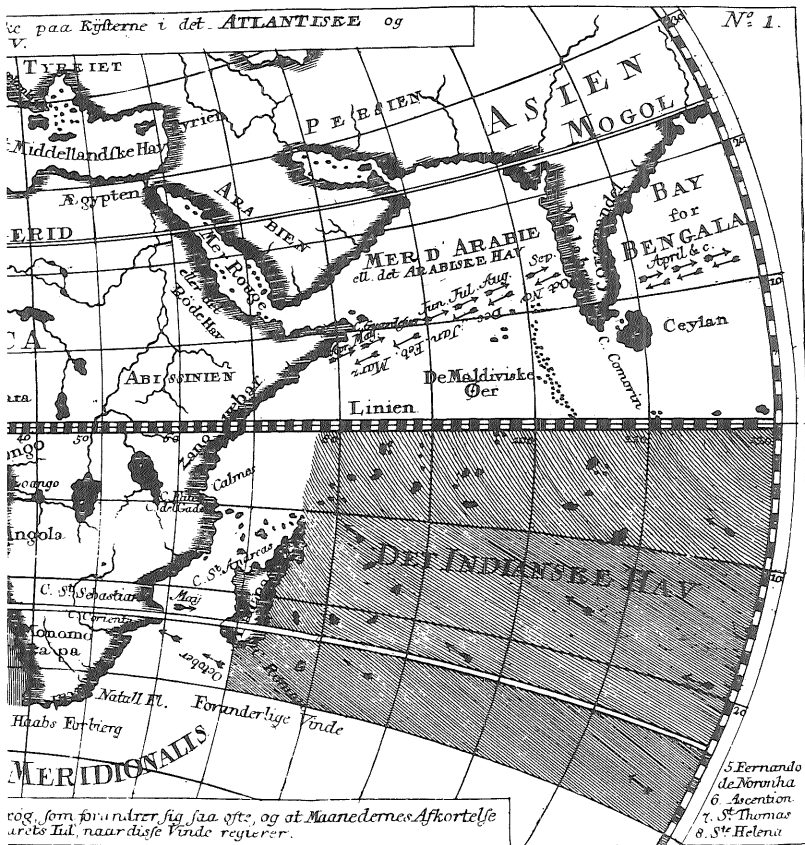


Om hjemrejsen gentog kaptajnernes instrukser gennem hele fyrreårsperioden følgende: »Så snart de [kaptajnerne] i Trankebar sin fulde ladning har indtaget og af opperhovedet og rådet sammesteds er ekspederet, skal de uden ophold og uden at bie efter noget andet end kompagniets egne varer begive sig på hjemrejsen. Og ej at anløbe noget sted, uden på Kap det gode Håb - eller Skt. Helena, om de ikke kunne komme til Kap for der at forfriske, om fornøden gøres. Men de skal holde sin kurs, det retteste de kan, den ordinære vej lige til sit hjem og gå nord om England. De må for ingen del søge Amerika, Island eller Færøerne eller og andre af sin rette kurs beliggende steder under allerhøjeste straf. Ej heller må de indløbe i noget fremmed kongerige eller provins i Europa under lige straf«<sup>46</sup>.

Som vist på rutekortet gik skibene i en blød østbue ned over ækvator, inden de skar udturens rute og gik direkte mod Afrikas sydspids. Dette stræk tilbagelagdes normalt i begyndelsen af året, hvor nordøstmonsunen blæser, så man havde denne i ryggen over Det indiske Ocean. Som regel mødte skibene først modvind og modgående strøm og sø syd for Afrika. På hele dette stræk var der normalt ikke land i sigte.

Med hensyn til forfriskningshavne på hjemturene var de hyppigst anvendte muligheder Kap det gode Håb og øen Skt. Helena. Indtil midten af 1750'erne anløb kun 2 skibe Kapstaden, derefter fordelte de 16 opankringer sig ligeligt mellem Kap og Skt. Helena, medens yderligere 3 skibe i stedet søgte ind til skildpaddeøen Ascension lidt længere fremme på ruten. Om man efter 1750'erne valgte Kap eller en af småøerne, hang især sammen med årstiden; thi de fra Indien sent ekspederede togter fik ligefrem forbud mod at anløbe Kap i maj eller månederne derefter<sup>47</sup>. Desuden indebar nødvendigheden af omfattende reparationer, at man i så tilfælde var nødsaget til at søge ind til den velforsynede Kapstad.

Videre over Syd- og Nordatlanten var indiefarernes rute identisk med de returnerende kinafareres. I en mægtig bue



Kortet med den såkaldte »forestilling af modvindenes almindelige strøg« er fra midten af 1700-tallet. Det viser, hvorledes monsunerne fra april til september blæser fra sydvest, men fra oktober til marts kommer fra nordøst. Dette forhold var helt afgørende for sejlrytmen og ruterne i Det indiske Ocean. - »Almindelig Historie over Reiser til Lands og Vands ...« XVI (København, 1761). *This map with a so-called »representation of the prevailing headwinds« is from the middle of the 18th century. It shows the monsoon winds blowing from the south-west from April to September, but from the north-east during the rest of the year. These conditions were of decisive importance for the rhythm of navigation and the sailing routes in the Indian Ocean.* - »Almindelig Historie over Reiser til Lands og Vands...« XVI (Copenhagen, 1761).



Nicolai Eigtveds pakhus er i dag indrettet til repræsentative formål for Udenrigsministeriet, der har overtaget og genindrettet alle Asiatisk Kompagnis gamle bygninger ved Asiatisk Plads på Christianshavn. Pakhuset her blev bygget 1748-1750 for det stærkt ekspanderende kompagni, som ikke længere kunne klare sig med det gamle pakhus, som man ser et hjørne af yderst til højre. Foruden til vareopbevaring tjente de rummelige pakhuse som lokale for de store auktioner, hvor de eksotiske ladninger bortsolgte. - Erik Pontoppidan: »Den Danske Atlas« II (København, 1764). *Nicolai Eigtved's warehouse has been converted and is now used for representation by the Danish Foreign Ministry, which has taken over and restored all the DAC's old buildings around Asiatisk Plads on Christianshavn (in Copenhagen). This warehouse was built in 1748-50 for the fast expanding company, which could no longer make do with the old warehouse, a corner of which can be seen on the far right. Apart from a place to store goods the spacious warehouses were also used as auction rooms where the exotic shipments could be sold off.* - Erik Pontoppidan: »Den Danske Atlas« II (Copenhagen, 1764).

langt vest om Kapverdeøerne og Azorerne nærmede man sig De britiske Øer.

Indtil 1762 sejlede alle som foreskrevet nord om disse. Men

derefter gik næsten alle i stedet den kortere vej gennem Kana-len. Det var da heller ikke altid lige behageligt at gå nord om. Eksempelvis kunne man møde isbjerge ovre under New Found-land - ja, et enkelt skib, nemlig »Kronprinsen« i 1738, blev dre-vet så langt mod nord, at kaptajn Poul Jensen og hans 108 mand store besætning fik Grønlands sydspids Kap Farvel i sigte!<sup>48</sup>

I visse tilfælde var der ikke helt styr på situationen, når ski-bene efter måneder i søen nærmede sig de hjemlige farvande. Helt så galt som med »Grev Laurvig« i 1734 var det dog ikke fat i andre tilfælde.

Allerede kort efter afsejlingen fra Trankebar havde dette skib vist sig temmelig læk, så folkene måtte pumpe ihærdigt. Forsøg på reparation ved Kap det gode Håb nyttede ikke væ-sentligt, så de tunge pumper måtte betjenes uafsladelig. Til »denne vores store nød«, som journalføreren skrev om, bidrog tillige, at mange ombordværende døde og måtte kastes i havet. Fire måneder efter at være sejlet fra Kapstaden fik man endelig landkending af Shetlandsøerne, som passeredes nord om. Her i slutningen af oktober 1734 var flere snese af besætningen af-gået ved døden, så »vi har ikkun haft een matros med tre drenge at regere skibet med, så vi har ikkun kunnet føre få sejl«. Problemerne var selvforstærkende; derfor sattes kursen mod øst for at komme i nødhavn i Norge. Men da man endelig nåede Eggersund 3 uger senere, måtte der folk fra land om bord for at manøvrere skibet ind i havnen, »eftersom vi var selv så svage og havde ej mere end fire drenge, som gik oppe, resten af folket lå alle til køjs«. Derpå blev skibet liggende i Norge de tre vinter-måneder<sup>49</sup>.

Den stående forholdsordre var, at de returnerende kompagniskibe kun måtte søge havn nordpå i højeste nød. Alene i til-fælde af krig måtte de gå til norsk havn for der at afvente nær-mere ordre<sup>50</sup>.

Det hørte da også til undtagelserne, at indiefarerne søgte norsk havn. Kun 7 af dem fandt dette uomgængelig nødven-

digt, og bortset fra den nævnte episode med »Kronprinsen« i 1734-1735 blev skibene kun liggende i få dage, indtil vejret atter var bedre. Enkelte andre skibe måtte som følge af modvind eller vindstille kaste anker et par døgn ved svenskekysten, Anholt eller Hornbæk. Men naturligvis var søfolkene meget ivrige for at komme hjem til København så hastigt som overhovedet muligt.

Som undtagelsen fra reglen om temmelig ensartede hjemrejser skal til slut nævnes det helt atypiske halve togt med »Prinsesse Louise« i 1770. Skibet blev dette år anskaffet af Asiatisk Kompagni, som købte det af franskmændene i Indien, for at lade det gå fra Frederiksnagore til Danmark med flamlænderen John Mathias Lasboom som kaptajn. Vi ved ikke meget om de nærmere omstændigheder; men ude i Det indiske Ocean besluttede skibsrådet om bord at gå til Mauritius for at reparere og proviantere, hvilket derpå skete. Desuden anløb man Skt. Helena, og i efteråret 1770 finder vi skibet i Lissabons havn, hvor der afholdes skibsret om bord, blandt andet under deltagelse af den stedlige danske konsul. Senere indgav kaptajn Lasboom i København en klage over strafværdig opførsel af skibets besætning<sup>51</sup>.

Netop fordi skibene som regel hastede det sidste stykke vej hjem over Skagerrak og Kattegat, var det farligt og dobbelt ærgerligt, når ikke alt fungerede, som det burde. Da eksempelvis »Rigernes Ønske« returnerede fra Bengalen og den 4. august 1769 om aftenen øjnede et fyr, »som presumeredes at være Anholts fyr. Samme tid affyrede et kanonskud for at give til kende, at han skulle fyre bedre«. Næste morgen »blev skudt et firepundigt kanonskud under Anholt for fyret, som ej brændte«<sup>52</sup>. Måske har imidlertid netop »Rigernes Ønske« haft et horn i siden på Anholt, eftersom det var her, man var grundstødt på udreisen med de alvorlige følger, som er beskrevet i det følgende.

Med god ret kunne skibsjournalerne som regel afsluttes med det sædvanlige fromme, »Gud være lovet for en beholden rejse«.

#### IV. Sejltider

I det foregående er skitseret de uforanderlige naturomstændigheder, som sejlskibene var undergivet på rejserne frem og tilbage over oceanerne. Disse omstændigheder var bestemmende for, at hverken sejlruter eller sejltider med videre undergik væsentlige forandringer mellem 1732 og 1772.

Ganske som for kompagniets kinaskibes vedkommende regnede man først den egentlige rejse for påbegyndt med passagen af Kronborg. Efter kanonsalutten for slottet var forbindelsen hjem i praksis ofte kappet for lang tid fremover. Medens det var en mere gradvis og stadig ikke definitiv handling at hale ud af kompagniets grav på Christianshavn, forlade København, sejle op gennem Øresund og ankre ved Helsingør. Thi under hele dette forløb stod skibets chef i stadig skriftlig og personlig kontakt med direktionen og andre myndigheder i land.

Når skibet endelig stod Sundet ud, begyndte samtidig dagene at tælle vedrørende den pengepræmie, som var udlovet kaptajn og officerer for en hurtig rejse til destinationen i Indien.

Afsejling fra Kronborg skete næsten altid om vinteren, det vil sige i månederne fra oktober til februar. Den helt dominerende måned var november, i hvilken 20 af 52 afsejlinger fandt sted, således som det fremgår af bilaget.

Indiefarernes afsejlinger lå altså omtrent en måned tidligere end de direkte kinaskibes. Men de indirekte kinafarere - som på udrejsen skulle via Indien - afsejlede i november eller december ganske som de egentlige indiefarere.

I Asiatisk Kompagnis indiefareres faste mønster for afsejling fra Sundet skete ingen forskydning i løbet af den undersøgte fyrreårsperiode.

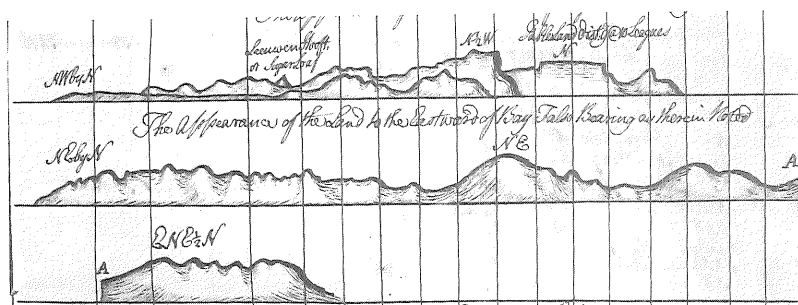
Dog faldt i alt 4 afsejlinger i maj og juni måneder langt uden for normalen. Af disse kunne »Rigernes Ønske« i 1767 for så vidt lige så vel have været placeret blandt de normalt afsejlende, idet skibet første gang passerede Kronborg den 2. januar 1767. Allerede dagen efter stødte det imidlertid på grund nær Anholt

og beskadigede derved roret, som måtte tages på dæk. Derefter drev man for vinden og frøs snart fast i havisen i Kattegat; med denne drev skibet langs Jyllands østkyst, og det er helt tragikomisk, at første sikre landkending var af Mariager kirke den 14. januar! Ind til Hals måtte man opgive at komme på grund af fartøjets store dybgående; men i stedet lykkedes det at komme til ankers i Fladstrand, som er vore dages Frederikshavn, hvor man straks frøs fast i isen igen. Vinteren var i det hele taget særdeles streng det år. I det meste af april var skibet under reparation og fornyet udrustning i København, og endelig den 2. maj 1767 kunne det igen salutere for Kronborg og stå Sundet ud - denne gang til et i øvrigt helt normalt togt<sup>53</sup>.

Den seneste afsejler overhovedet var »Prinsesse Louise« den 16. juni 1743. Forklaringen på denne sene afsejling var, at Asiatisk Kompagni som noget helt nyt ville prøve at sende et skib fra Danmark direkte til Indiens vestkyst for at hente peber. Til at forestå såvel handel som navigation indkaldte kompagniet 9 flamlændere med kaptajn Pierre Brunet og superkargo Jacob de Meyer i spidsen. Disse ankom dog først til den danske hovedstad den 8. juni 1743, så selv om skibet blev sendt af sted straks efter, var man meget sent på den. Til gengæld smuttede »Prinsesse Louise« gennem Kanalen og præsenterede en af de aller hurtigste rejser til De kapverdiske Øer på kun 41 døgn. Alle anstrengelser viste sig imidlertid forgæves, idet skibet totalforliste på Maldiverne<sup>54</sup> - som beskrevet i afsnit V.

Med hensyn til afsejlingstidspunkterne som i så mange andre henseender var økonomiske betingelser de afgørende, hvorunder de maritime så vidt muligt måtte indordne sig. Den kendte embedsmand B.W. Luxdorph mente således i februar 1745 om et af Asiatisk Kompagnis skibe, der var kommet vel sent af sted fra København, at det sagtens kunne have været sendt af sted langt tidligere, om ikke kompagnidirektionen havde villet spare en måneds hyre ved at udsætte afsejlingen<sup>55</sup>.

Bortset fra disse atypisk afsejlende togter lå sejltiderne i de



Da »Fredericus Quartus« i april 1735 ankom til Kap det gode Håb, tegnede den ombordværende englænder Charles Barrington disse nydelige landtoninger i sin skibsjournal. Øverst ses landet vest for False Bay, blandt andet med det helt flade Taffelbjerg mod nord og den lille Sukkertop længere mod vest. I midten og nederst ses de anonyme bjerge øst for bugten. - Rigsarkivet, Asiatic Kompagni 759b: 23.04.1735. *When the »Fredericus Quartus« arrived at the Cape of Good Hope in April 1735 an Englishman who was on board drew these pretty views in his ship's journal. At the top the country to the west of False Bay can be seen, including among other things the completely flat Table Mountain in the north and the little Sugar Loaf further to the west. In the middle and at the bottom are the anonymous mountains east of the bay. - The Danish National Archives, The Danish Asiatic Company 759b: 23.04.1735.*

temmelig faste rammer, som angives af tallene i vedstående oversigt over gennemsnitlige sejltider. Disse hidrører for opankringernes vedkommende alene fra de skibe, som faktisk kastede anker det pågældende sted - medens resten passerede uden at standse op.



Ved tabellens tal er i parentes tilføjet de sammenlignelige sejltider for periodens danske kinafarere.

*Gennemsnitlige sejltider 1732-1772*

*Udrejse*

Kronborg - Kapverdeøerne	(46 togter)	63 døgns (57)
til ankers dér	(32 togter)	6 døgns ( 5)
Kapverdeøerne-Kap det gode Håb	(45 togter)	74 døgns (56)
til ankers dér	(22 togter)	19 døgns (15)
Kap det gode Håb-Trankebar	(45 togter)	75 døgns (62)
udrejse i alt	(47 togter)	226 døgns
heraf liggedøgns		25 døgns

*I Indien*

i alt	(42 togter)	238 døgns
heraf i country trade	(25 togter)	176 døgns

*Hjemrejse*

Trankebar-Kap det gode Håb	(39 togter)	87 døgns
til ankers dér	(28 togter)	25 døgns
Kap det gode Håb-Skt. Helena	(39 togter)	20 døgns (17)
til ankers dér	(14 togter)	6 døgns ( 7)
Skt. Helena-Kronborg	(39 togter)	94 døgns (80)
hjemrejse i alt	(40 togter)	219 døgns
heraf liggedøgns	(37 togter)	24 døgns

*Rejse i alt*

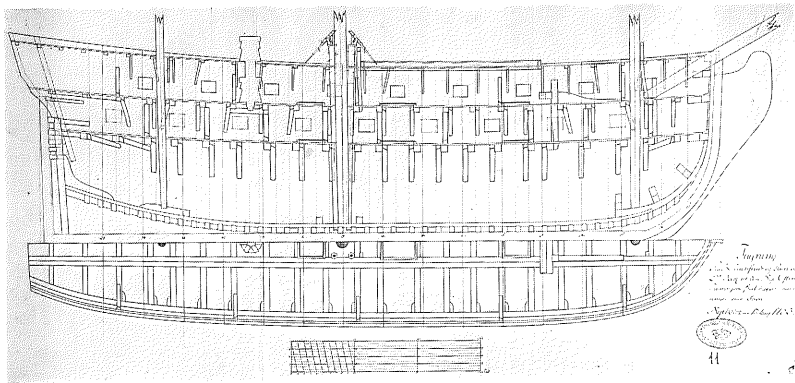
udrejse plus hjemrejse	(39 togter)	439 døgns (434)
heraf liggedøgns undervejs	(38 togter)	49 døgns ( 41)

*Hjemme fra i alt*

udrejse + i Indien + hjemrejse	(40 togter)	681 døgns (571)
--------------------------------	-------------	-----------------

Af tabellen ses, at Asiatisk Kompagnis indiefarere som regel tilbragte næsten samme tid, nemlig godt 7 måneder, på henholdsvis udrejse, ophold i Indien og hjemrejse. Totalt var skibene væk hjemmefra i 22 måneder eller næsten 2 år i gennemsnit.

Vel sagtens af denne grund havde kompagniet udsat hastighedspræmier til deling mellem officererne på de skibe, som kunne nå enten ud eller hjem på højst 6 eller 7 eller 8 måneder. Strækningen regnedes fra udsejlingen af Øresund til opankringen ud for Trankebar. Pengepræmierne var på 200, 150 eller 100 rigsdaler og skulle deles med halvparten til skipperen og halvparten til styrmændene. Præmierne bibeholdtes uændret gennem hele oktrojperioden<sup>56</sup> - og var i 1730'rne identiske med



Durksnit og plan af andet dæk på »Rigernes Ønske«. Skibet var konstrueret af den berømte F.K. Krabbe. Det var 108 fod langt og 30 fod bredt og stak knap 16 fod agter. Det kunne armeres med 36 kanoner, hvortil portene ses på tegningen. Bemærk desuden det meget svære gangspil og de kraftige lænsepumper ved stormasten. - Rigsarkivet, Søetatens kort- og tegningssamling, G 2739.

*Cross-section and plan of the second deck of the »Rigernes Ønske«. This ship was constructed by the famous F.K. Krabbe and was 108 feet long, 30 feet wide, and drew almost 16 feet abaft. It could be fitted with 36 guns whose portholes can be seen in the drawing. Notice too the very heavy capstan and the powerful bilge pump by the main mast. - The Danish National Archives, the Navy's Collection of Maps and Drawings, G 2739.*

kinafarernes både med hensyn til frister og beløbsstørrelser<sup>57</sup>.

Til den store præmie sejledes 4 ud- og 9 hjemture. Medens de små præmier blev opnået af henholdsvis 35 og 32 indiefarere. Udbetaling heraf var altså snarere reglen end undtagelsen.

Tabellens sammenligning med kompagniets kinafarere er interessant og umiddelbart overraskende. Totalt var kinaskibene i gennemsnit borte fra Danmark næsten 4 måneder kortere end indiefarerne, selv om sejlturene var nogenlunde lige lange med omkring 15.000 sømil til Trankebar og omkring 16.000 sømil til Canton. De forskellige tidsforbrug hang især sammen med de meget langvarige ophold i indiske farvande i forbindelse med den country trade, som indiefarerne efterhånden tit deltog i. Men når vi kun betragter selve ud- og hjemrejserne, var kinafarerne alligevel en anelse hurtigere end de skibe, som skulle til Indien.

Dette forhold må sandsynligvis tilskrives kinaskibenes størrelse, som muliggjorde lidt højere fart over oceanerne, end de noget mindre indiefarere kunne klare. Desuden indsatte kompagniets direktion i flere tilfælde temmelig gamle og næsten ud-tjente fartøjer i indiefarten. Tillige kan det have spillet en rolle, at returlasterne fra Indien oftest var domineret af grove varer, som tålte længerevarende søtransport; medens teen, som var den altdominerende vare fra Kina, kun dårligt tålte en lang rejses strabadser.

I Asiatisk Kompagnis påfølgende privilegieperiode fra 1772 til 1792 blev resultatet derimod, at kinafarerne normalt fremviste et totalfravær på 451 døgn, men indiefarerne et på kun 438 døgn<sup>58</sup>.

Betragter vi varighederne af rejsernes enkelte bestanddele, er det slående, at spredningen omkring gennemsnitsværdierne oftest er ganske små.

Undtagelsen fra denne regelmæssighed udgør navnlig de togter, som af en eller anden grund blev tvunget til at søge nødhavn.

Således skete det ikke sjældent, at det hårde vintervejr i Kattegat, Nordsø eller Nordatlant beskadigede skrog og rig så kraftigt, at reparationerne oversteg skibets egen tømmermands og sejlmagers formåen, blandt andet hvis mange nye materialer var nødvendige. Oftest var dog modvind og til dels modgående strøm årsagen til at søge nødhavn. Helst søgte kaptajnen i sådant tilfælde ind i norsk havn.

Dobbelt talende er således eksemplet med »Dokken«, som afgik fra Helsingør den 31. december 1749 og først måtte ligge indblæst i en norsk havn et par uger i januar, inden skibet slap ud i Nordatlanten. Der løb det imidlertid ind i en voldsom storm ved klippen Rockall, hvor fartøjet blev ilde tilredt. Kaptajn Niels Haagensen Due var derfor nødt til at søge havn på de nærliggende Shetlandsøer for overhovedet at blive i stand til at nå tilbage til Norge. I Bergen lå han derefter fra den 29. april til den 16. juli for at losse, kølhale og istandsætte sit skib påny<sup>59</sup>.

Var handelsfregatterne derimod først nået helt ud i Nordatlanten og vendt sydover, hørte det absolut til undtagelserne, at der indtraf væsentligt forsinkende omstændigheder på udrejsen - bortset fra de egentlige forlis, som vil blive behandlet i afsnit V.

Undtagelser fra reglen om lille spredning omkring gennemsnitstallene udgjorde varighederne af opholdene i Indien. Disse varierede voldsomt: fra bare 2 måneder til over 2 år.

De hurtigste til at blive ekspederet færdig i Indien afsejlede fra Europa relativt sent i afsejlingssæsonen, ankom til Trankebars red i august og returnerede derfra i oktober igen. For at dette skulle kunne nås, var der ikke tid til at deltage i country trade-sejlad, og handelskonjunkturerne skulle være så gode, at returlasten lå næsten parat i de danske pakhuse ved Dansborg. Et typisk eksempel på et sådant kort ophold fremviser »Sydermanland«, som afsejlede fra Danmark den 6. februar 1754 og på udrejsen kun havde 6 liggedøgn, alle i Porto Prayo på Kapverdeøerne. Ved Trankebar lod kaptajn Niels Olsen Hielte sit



mulighed for at lade europaskibene indgå i country trade benyttede guvernementet i Trankebar sig oftere og oftere af - med den konsekvens at skibenes ophold i Indien forlængedes væsentligt. Det aller længste ophold varede i 27½ måned, det næst længste 19 måneder.

Det længste ophold havde »Debora«. I virkeligheden var denne lille snov på bare 62 kommercelæster ikke nogen rigtig indiefarer, og det har måske fra starten været meningen at lade den, som var en ekstra god sejler, indgå for en tid i country trade<sup>61</sup>. Til Trankebar ankom »Debora« første gang den 27. september 1762; derfra gik turen til den danske loge Frederiksnagore og retur til Trankebar for at losse den bengalske last; derpå foretoges fra den 18. maj til 12. oktober 1763 endnu en rejse fra Coromandel til Bengalen og retur; vinteren agtede kaptajn Huth at tilbringe med sit efterhånden brøstfældige fartøj borte fra Coromandel, nemlig i Jafnapatnam på Ceylon, hvor det ved samme lejlighed skulle repareres; men han grundstødte allerede tre døgn efter afsejlingen fra Trankebar på øen Caits, hvor »Debora« måtte losses for at komme flot og blev liggende delvis nedrigget under reparation de fem vintermåneder fra november 1763 til begyndelsen af april 1764; derpå fik man ny last i Trankebar, hvorfra man for tredje gang gik til Bengalen; i midten af januar 1765 var »Debora« atter tilbage ved kastellet Dansborg; og endelig den 28. januar 1765 kunne snoven salutere for fortet og tiltræde hjemrejsen til Europa efter godt og vel to år i Den bengalske Havbugt<sup>62</sup>.

Det næst længste ophold i Indien tegnede »København« sig for. Dette tidligere omtalte fartøj var på 133½ kommercelæst og indkøbt i Arendal, udtrykkelig med henblik på at skulle fare mellem Trankebar, Malabarkysten og Bengalen<sup>63</sup>. Skibet ankom fra Europa til Trankebar den 6. juli 1756, men blev et par måneder senere sendt til øgruppen Nikobarerne med folk og materiel til grundlæggelse af en dansk koloni; derfra gik turen videre til peberhavnen Achin på nordspidsen af Sumatra; der-

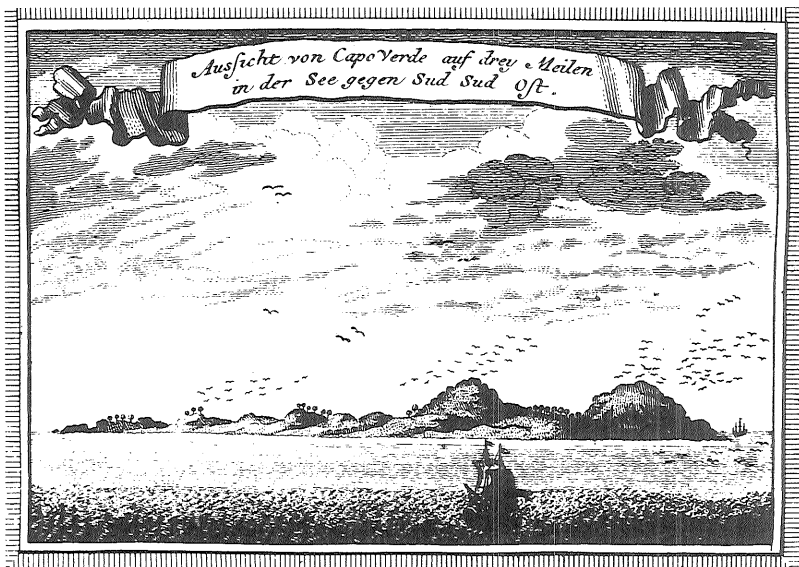
fra atter tilbage til Nikobarerne; retur til Achin; og endelig tilbage til Trankebar, hvortil »København« ankom den 30. marts 1757; herfra via det franske Pondicherry på Coromandelkysten til Frederiksnagore i Bengalen og retur til Trankebar; hvorfra man sluttelig den 11. februar 1758 kunne stævne hjem mod Danmark efter godt halvandet år i Indien<sup>64</sup>.

Med hensyn til et skøn over, hvor mange af de fra Europa kommende skibe, der overhovedet deltog i sådanne intra-asiatiske sejladser, er bilagets tal at betragte som minima. Oftest er Asiatick Kompagnis indiefareres skibsjournaler nemlig delt i to afdelinger: en for udturen til Trankebar og en for hjemturen til København. Og hvad der måtte være sket i tiden ind imellem er ikke altid nævnt - heller ikke i alle tilfælde hvor vi ved andetsteds fra, at skibet for eksempel har besøgt Sumatra<sup>65</sup>.

Hvad angår hjemturene, forløb disse temmelig ensartet. Typisk varede de 7 måneder, fordelt med cirka 3 måneder til strækningen over Det indiske Ocean og cirka 3 måneder til resten af vejen, inklusive opankringer - enten ved Kap det gode Håb i begyndelsen af perioden eller på Skt. Helena i anden halvdel af perioden og dertil om nødvendigt i norsk havn.

I dette sidste tilfælde var det gerne modvind og strøm, som tvang de hjemvendende søfolk til et kort ophold. Men for knappe beholdninger af vand eller proviant kunne også gøre sig gældende.

Det værste stræk på turen med hensyn til modvind var dog næsten altid at finde i forbindelse med passagen mod vest af Afrikas sydspids. Lige så bekvemt det var på udturene at lade sig blæse forbi Kap det gode Håb af de konstante og kraftige vestenvinde, lige så tungt var det at kæmpe sig frem mod dem og deres følgesvende, de store oceandønninger, på vejen tilbage. Som regel lå skibene i en uges tid og krydsede, inden det lykkedes dem at slippe ud i Sydatlanten og dreje mod nordvest. Ikke sjældent kunne det dog vare en hel måned. Således havde kapitajn Diderik Bagge og hans folk om bord på »Dronning Caro-



Efter at skibene havde krydset oceanerne, var synet af fugle igen et af tegnene på, at man var ved at nærme sig land påny. De forjættende havfugle ses tydeligt på stikket med landtoningen af Kapverdeøerne. - »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande ...« I (Leipzig, 1747). *Seeing birds again was one of the signs that ships were approaching land once more after they had crossed the oceans. The sea-birds full of promise can be seen quite clearly in this engraving with a view of the Cape Verde Islands.* - »Allgemeine Historie der Reisen zu Wasser und zu Lande...« I (Leipzig, 1747).

line Mathilde« den specielle fornøjelse at få første landkending af Sydafrika den 7. maj 1773 - og endnu den 10. juni at have Taffelbjerget i sigte i øst!<sup>66</sup>

Et endnu grellere eksempel på det hårde vejr syd for Afrika udviser »Kronprinsessen af Danmark«s returrejse. Normalt gik skibene så tæt ind under kysten med Kap Agulhas, at i hvert fald udkiggen fik Afrika i sigte. Men »Kronprinsessen af Danmark« mødte i maj 1752 så kraftig storm af vest, at skibet blev drevet så



langt sydpå som 41° sydlig bredde, (medens Kap Agulhas ligger på 34½°, omtrent 500 sømil derfra). Stormen vedvarede 4 à 5 uger og slog skroget så læk og skrøbeligt, at kaptajn Svend Fenger måtte søge nødhavn ved Mosselbayen cirka 200 kilometer øst for Kap Agulhas, hvor skibet siden blev kondemneret<sup>67</sup>.

### *V. Forlis*

Hermed er vi på vej over i det emne, som hedder skibenes forlis på rejserne, og som kort skal omtales i det følgende.

Knap et par år forinden var »Elefanten« ude for et egentligt forlis i Flesbayen kun et par mil øst for Mosselbayen. Årsagen til ulykken var indirekte også i dette tilfælde vedvarende modvinde under Afrikas kyst. Disse betød, at man efter at have været undervejs fra Trankebar i 5 måneder nu kom i bekneb for ferskvand om bord, og den 2. august 1750 brugte man det aller sidste drikkevand efter længe at have haft det meget kraftigt rationeret. To døgn senere fik udkigsmanden Sydafrika i sigte, og dagen derpå krævede det menige mandskab at få skibet ind til nærmeste land, idet det simpelthen nægtede at parere andre ordrer. Endnu samme dag lod man ankeret gå i Flesbayen. Der forulykkede skibet i pålandsvinden og måtte sættes på grund den 9. august. Ud over besætningen på cirka 80 mand reddedes kun 500 rigsdaler i rede penge samt skibspræstens disk og kalk. Den 17. i samme måned brækkede skroget over ude i brændingen, og nogle dage senere skyllede delene helt op på stranden. Kaptajn Andreas Evensen Grimsta kom med en del af besætningen til Europa på et hollandsk skib, de øvrige reddede gik med tre andre skibe hjemad<sup>68</sup>.

Et af disse skibe var kompagniets eget »Dokken«, som ankrede op ved Kap det gode Håb på sin vej mod Trankebar. På hjemrejsen derfra forsvandt skibet imidlertid sporløst mellem Kap og Danmark i efteråret 1751<sup>69</sup>.

Med »Kronprinsessen af Danmark«s allerede omtalte kondemnering i maj 1752 havde Asiatisk Kompagni således mistet

3 skibe på mindre end to år. Det var noget, som ud over de menneskelige tragedier for de efterladte indebar særdeles ubehagelige økonomiske konsekvenser for kompagniet, der i en periode derefter var i forlegenhed for skibsrum. Især da det på samme tid ydermere mistede kinafareren »Christiansborg Slot«, som forliste på udrejsen nær Göteborg.

Endnu en af fyrrårsperiodens indiefarere forsvandt sporstøst på sin hjemrejse. Det var »Trankebar«, som efter at være afsejlet fra Coromandelkysten med kurs mod Danmark i januar 1746 aldrig lod høre fra sig igen<sup>70</sup>. Sandsynligvis er skibet bortbleven i Det indiske Ocean.

Som antydtes ved kinafarerens forlis var det sted på de lange rejser, hvor de fleste forlis og alvorlige havarier skete, strækningen mellem Øresund og Nordatlanten.

Det tidligste forlis blandt indiefarerne ramte »Fredericus Quartus«, som efter at være indført i sundtoldregnskaberne den 14. oktober 1736 grundstødte på Skagen en måneds tid efter. Skibet kondemneredes tilsyneladende, og dets ladning blev i stedet sendt til Indien med »Kronprinsen af Danmark« næste forår<sup>71</sup>.

Året efter ramte en ny ulykke Asiatisk Kompagni, idet »Vendela« i december 1737 grundstødte på klippeøen Fetlar, en af Shetlandsøerne. I den stormfulde nat gik skibet hurtigt ned med mand og mus. Efterhånden drev 17 lig i land, medens et blev set siddende på et utilgængeligt klippeskær; selve skibet var da blevet slået i adskillige stykker. Af ladningen bjærgedes en hel del, hvoraf fem tolvtedele gik til bjærgeløn, resten kom tilbage til kompagniet i København og bestod i 12 poser med diverse mønter samt 32 sølvbarrer<sup>72</sup>. Den nærmere årsag til forliset blev aldrig afdækket.

Endnu et forlis skete i disse kolde og stormende farvande. Fra den 15. til den 29. december 1749 observerede man fra Færøerne flere gange et stort skib, som affyrede nødsrud. Til slut forliste det - vist nok under forsøg på at komme i nødhavn på



De udgående ladninger bestod hovedsagelig af sølv i form af udenlandske mønter. »Vendela« forliste i 1737 ved Shetlandsøerne på udrejsen, og i 1971 lokaliserede den belgiske undervandsarkæolog Robert Stenuit vraget. Af de knap 1.000 guld- og sølvmønter, han bjærgede, findes 68 nu i Nationalmuseet. Afbildet er en to tredjedels sølvdaler, slået i 1735 i kurfyrstendømmet Sachsen og på forsiden prydet med et portræt af Friedrich August II, som samtidig var konge af Polen. - Nationalmuseet, Den kongelige Mønt- og Medaljesamling. *The outward cargoes consisted mainly of silver in the form of foreign coins. The »Vendela« was wrecked in 1737 off the Shetland Islands on its outward voyage and in 1971 the Belgian underwater archaeologist Robert Stenuit localized the wreck. Of the almost 1000 gold and silver coins which he salvaged 68 are now in the Danish National Museum. The picture shows a two-thirds silver daler minted in 1735 in the Electorate of Saxony and embellished on the front with a portrait of Friedrich August II, who at the same time was King of Poland.* - *The Danish National Museum, the Royal Collection of Coins and Medals.*

øerne; men uden at vi kender de præcise årsager. Fartøjet viste sig at være Asiatisk Kompagnis hjemvendende indiefarerer »København«, der var sejlet ud to år før. Ingen af de ombordværende bjærgedes i live, kun to druknede drev ind på Store Dimon. De følgende døgn kastedes desuden en del kalliaturtræ og peber op på klipperne hist og her<sup>73</sup>.

Det sidste forlis blandt Asiatisk Kompagnis indiefarere mellem 1732 og 1772 overgik »Prinsesse Louise«. Under kom-

mando af indkaldte flamske navigatører var togtet bestemt til at gå fra København direkte til Malabarkysten efter peber. Dette havde kaptajn Pierre Brunet prøvet flere gange tidligere for Ostindisk Kompagni. På vej nordover gennem Det indiske Ocean fik man den 6. februar 1744 helt uventet et dusin småøer i sigte, skønt bestikkene om bord viste, at man skulle befinde sig på 5° nordlig bredde og 99° østlig længde - altså en position helt ovre mod Sumatras kyst, hvor der ingen andre øer skulle være. Dagen efter beregnede man gennemsnittet af kaptajnens og de tre styrmænds bestik til 96° øst. Ikke desto mindre grundstødte og sank »Prinsesse Louise« allerede næste nat ved hovedøen Maldiva i gruppen Maldiverne, som ligger på kun 74° øst! Man havde ikke haft landkending siden opankringen i Porto Prayo godt et halvt år tidligere, og bestikkene var altså efterhånden blevet alt for østlige. Ifølge det afholdte forhør senere i København var årsagen til fejlgisningen, at havstrømme havde forsat skibet østover<sup>74</sup>.

Til de beskrevne 7 forlis, som var forårsaget af fejlnavigation, hårdt vejr og lignende, kom et enkelt med en helt anden årsag. Det var, da »Grev Moltke« brød i brand på Coromandelkysten ved den hollandske loge i Negapatnam kun en snes kilometer syd for Trankebar. Under inspektion om bord af fadene med arrak den 11. maj 1763 i middagsstunden gik der ild i denne meget stærke risbrændevin. Uheldigvis blæste der netop en kraftig vind, og 5-6 timer senere var det 110 fod lange skib brændt ned til vandlinien. Der omkom 15 mand af besætningen i flammerne og havet<sup>75</sup>.

Af de i alt 52 indietogter, Asiatisk Kompagni udsendte i sin første oktrojperiode, forliste således de 8. Dette giver en forlisfrekvens på 15%. Altså næsten dobbelt så høj som for den samtidige danske kinafart og vestindiefart.

På grund af det talmæssigt begrænsede grundlag for frekvensberegningen må tallene ikke fortolkes for minutiøst. Men en mulig årsag til indiefarternes relativt mange forlis kunne

være den, at Asiatisk Kompagnis skibe ofte blev anvendt i kina-farten, medens de var nye, men efter nogle togter her i stedet blev overført til indiefarten, som tilsyneladende blev anset for mindre krævende.

I forbindelse med forlisene må til slut nævnes, at kompagniet også mistede et indieskib af en helt uforskyldt grund. Det drejede sig om »Trankebar«, der på sin vej fra Kapstaden direkte til Surat var ankommet til den lille danske handelsloge Calicut den 13. februar 1763. Straks samme dag blev det opankrede danske skib med fuld ladning erobret af indfødte maharattiske sørøvere, som tog hele den overrumplede besætning til fange og krævede løsepenge for at ville frigive den igen. Tre døgn efter blev »Trankebar« under sejlads nordpå langs kysten erobret fra sørøverne af tre portugisiske orlogsskibe, som førte skibet til deres hovedbase i Goa. Her blev de danske søfolk sat på fri fod, og de nåede via Calicut på et engelsk skib til byen Trankebar. Skibet »Trankebar« blev trods alle danske anstrengelser dømt som god prise af portugiserne - og var således tabt for Asiatisk Kompagni<sup>76</sup>.

#### *VI. Dansk indiesejlads før 1732*

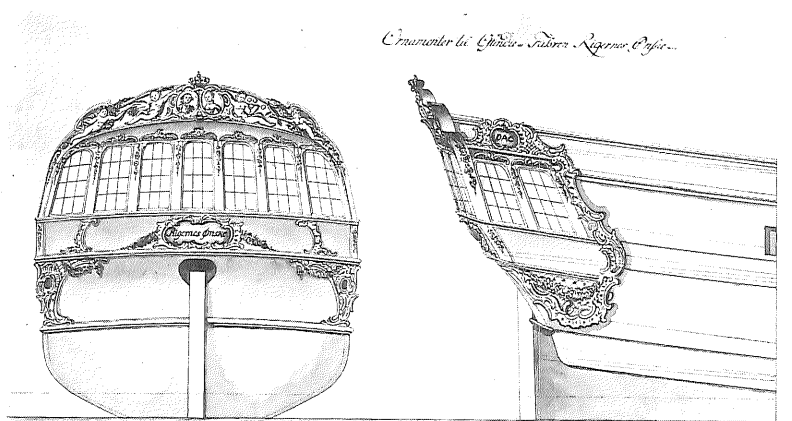
En isoleret betragtning af resultaterne vedrørende Asiatisk Kompagnis første oktrojperiode fra 1732 til 1772 er ikke i sig selv så talende. I det følgende præsenteres derfor tilsvarende data for en række af Ostindisk Kompagnis indiefarere.

Når Christian IV allerede i 1616 havde ladet oprette det første danske ostindiske kompagni, hang det først og fremmest sammen med ønsket om en udbytterig fjernhandel. Økonomien i foretagendet blev dog aldrig særlig god, selv om det havde dansk monopol på asienhandel. Anlægsudgifterne blandt andet i byen Trankebar, som kompagniet erhvervede så tidligt som i 1620 i kongens navn, var meget store, og handelen gik kun trægt. Besejlingen blev efterhånden uregelmæssig, og den ophørte helt efter 1639.

Efter en lang pause uden skib fra Danmark genoptog man asienhandelen ved i 1668 at udsende orlogsskibet »Færø«. Desuden genoprettedes Ostindisk Kompagni ved oktroy af 1670.

Herefter kom besejlingen af Trankebar på nogenlunde konstant og fast fod, så handelen gav overskud i 1680'erne og 1690'erne. I begyndelsen af 1700-tallet gjorde kapitalmangel sig dog atter gældende, og da kompagniet under Store nordiske Krig blev tvunget til at yde staten et større lån, betød dette dødsstødet for Ostindisk Kompagni.

Detaljerede informationer om Ostindisk Kompagnis skibsfart er imidlertid få, idet dets arkiv beklageligvis er næsten helt forsvundet, og de fleste andre muligheder for at skaffe navigationsoplysninger er ganske utilstrækkelige.



Som det var skik og brug i datiden, blev også »Rigernes Ønske« forsynet med ornamenter. Her ses den smukke rokokoudsmykning af agterspejl og sidegallerier. De sidste bærer øverst kompagniets initialer. - Rigsarkivet, Søetatens kort- og tegningssamling, G 3009. *As was the custom in the past the »Rigernes Ønske« was also adorned with ornaments. Here we can see the beautiful rococo embellishments of the stern and the side galleries. The latter bear the company's initials at the top. - The Danish National Archives, the Navy's Collection of Maps and Drawings, G 3009.*

Dog er det så heldigt, at en eller anden engang i 1700-tallet har lavet udtog af 10 af Ostindisk Kompagnis skibsjournaler fra perioden 1677-1699<sup>77</sup>. Disse ekstrakter danner grundlaget for det følgende. Men vi skal være opmærksomme på, at udvælgelseskriteriet og dermed repræsentativiteten er ubekendt.

I de fleste henseender ligner dette tidlige udsnit af sejladsen dem, vi kender fra de foregående afsnit.

Ni ud af ti togter gik nord om De britiske Øer på udrejsen og fulgte den normale rute ned gennem Atlanten. Seks søgte ind til Kapverdeøerne, og ni til Kap det gode Håb.

»Den flyvende Ulv« havde derimod svære problemer med at krydse kalmebæltet ved ækvator i efteråret 1689. Skibet kom for langt mod øst, fik landkending af øen Annabon ud for vore dages Gabon den 4. september og derpå af selve Afrikas kyst, inden man kom til ankers ved øen Sao Thomé, hvor også slave-skibene fra Guinea ofte lagde ind for at forfriske deres sygdomsplagede folk. Langsomt kæmpede »Den flyvende Ulv« sig ud af Guineabugten, og den 26. oktober havde man påny Annabon i sigte, inden skibet fangede ordentlig vind igen noget vest herfor. På denne uhyre langsomme og stærkt sygdomsramte udrejse døde 97 af den 210 mand store besætning.

Over Det indiske Ocean mod Trankebar, som alle skibene skulle til på den tid, fulgte de den ydre passage. Et enkelt, nemlig »Antonette«, besluttede den 6. april 1686 liggende ved Kapstaden »at gå imellem Madagaskar og det faste land, især siden der lå et hollandsk skib, som skulle til Ceylon, der havde ligedan ordre«. Om kaptajn Bjørn har haft sådan ordre om at følge den indre passage med hjemmefra vides ikke; men i hvert fald gik rejsen udmærket med ophold ved Johanna på Comorerne og ankomst til Trankebar 3 måneder efter afsejlingen fra Afrika.

I Indien indgik kun »Antonette« i længerevarende egentlig country trade-sejlads, nemlig til Malabarkysten. Som det ses af tabellen over sejltider, havde de øvrige 9 togter kun temmelig kortvarige ophold i Asien, sandsynligvis liggende ved Dansborg

eller måske sejlene småture langs Coromandelkysten. Så langt som til Achin på Sumatra eller Bantam på Java nåede de næppe.

Denne kun undtagelsesvis deltagelse i country trade er en væsentlig forskel fra Asiatisk Kompagnis senere indietogter, som i gennemsnit opholdt sig i Indien næsten 8 måneder, medens Ostindisk Kompagnis kun var der i 4½.

I øvrigt er det slående, hvor ens hjem- og især udrejserne normalt afvikledes. Udsvingene omkring de gennemsnitlige sejltider var meget små.

#### *Gennemsnitlige sejltider 1677-1699*

	i			
	ud	Indien	hjem	i alt
1677 »Voogel Phoenix«	242	122	292	656 døgn
1681 »Den flyvende Ulv«	220	100	303	623 døgn
1685 »Antonette«	278	456	251	985 døgn
1689 »Den flyvende Ulv«	417	161	forlist	
1691 »Charlotte Amalie«	229	113	257	599 døgn
1692 »Christianus Quintus«	222	99	249	560 døgn
1694 »Christianus Quintus«	229	72	240	541 døgn
1695 »Prins Frederik«	238	116	266	620 døgn
1696 »Christianus Quintus«	259	79	235	573 døgn
1697 »Prins Frederik«	229	94	229	552 døgn
i gennemsnit	256	141	258	635 døgn

På hjemvejen i 1690 kom »Den flyvende Ulv« i vanskeligheder allerede 5 døgn efter afsejlingen fra Trankebar: skibet sprang læk og måtte gå til Malakka for at blive repareret, hvilket imidlertid viste sig kun at kunne ske i den nederlandske hovedby Batavia på Java. Derfra gik turen omsider direkte mod Europa; men anstrengelserne viste sig forgæves, idet fartøjet senere totalforliste ved Plymouth. Dog reddedes besætningen og hovedparten af ladningen<sup>78</sup>.



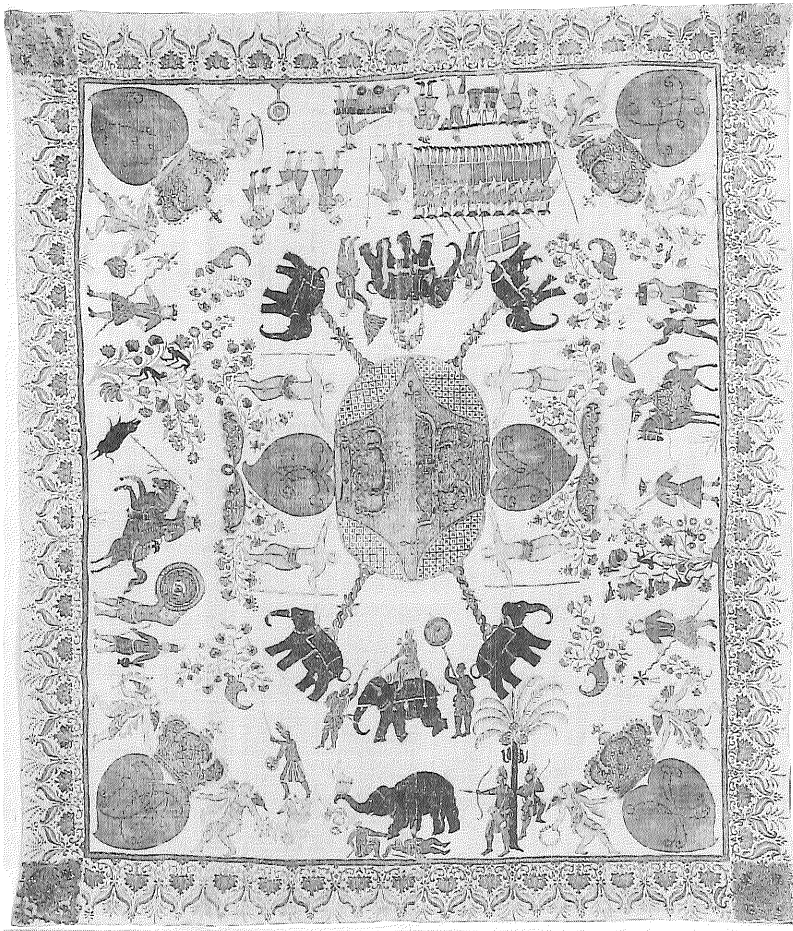
De øvrige 9 ture hjem lignede dem, vi allerede kender fra Asiatisk Kompagni. Ad den normale rute nåedes Kap det gode Håb, som kun eet skib sejlede forbi. Videre fremme på ruten søgte cirka hvert andet ind til Skt. Helena eller Ascension. Et enkelt anløb endda alle tre steder! Fire af de returnerende fartøjer løb desuden ind i norsk havn.

Visse forhold var imidlertid væsensforskellige fra de senere hos Asiatisk Kompagni i 1700-tallet.

For det første var mellem 1677 og 1699 en stor del af navigatørerne på Ostindisk Kompagnis indiefarere nederlændere. Alene på »Voogel Phoenix« var kaptajnen hollænder, hed Anthonie van Dooren og var fra Rotterdam, skibsjournalføreren var understyrmand Jan Leendersen Lindeman fra Monnikendam ved Amsterdam, desuden var styrmand Heyndrick Thijssen fra Holland, og styrmand Jean Classmans sandsynligvis af samme nation; blandt den øvrige besætning var i hvert fald 3 matroser fra Amsterdam og 1 bødker fra Utrecht. Vist nok alle disse nederlændere havde forinden gjort tjeneste i det store hollandske ostindiske kompagni<sup>79</sup>.

For det andet var det tilsyneladende almindeligt for denne periodes indiefarere at følges ad frem og tilbage mellem Europa og Asien. To gange fulgtes 2 skibe ad, og een gang slog 3 følge.

Et tredie forhold, som var forskelligt fra Asiatisk Kompagnis senere praksis, havde at gøre med de straffe, som blev eksekveret om bord på Ostindisk Kompagnis skibe. I et tilfælde, nemlig om bord på »Voogel Phoenix« den 2. februar 1678, måtte tre mand springe fra råen som straf for henholdsvis tyveri af madvarer, voldsomt slagsmål og raflen om en brødration<sup>80</sup>. I et andet tilfælde »blev fem matroser afstraffede fra råen og til masten for opsætsighed imod kommando«, medens »Christianus Quintus« lå i Flekkerø havn i Norge på vej hjemad. Men værst gik det til på samme skibs udrejse nær ækvator den 10. januar 1693, hvor »en soldat, som efter egen bekendelse havde ligget i



Af varerne, som Asiatisk Kompagni hjembragte fra Indien, er ikke mange tilbage. Men af bomuldstekstilerne har vi stadig det 260×220 centimeter store tynde sengetæppe, som blandt andet viser garnisonen fra Trankebar samt en række indiske jagtscener. Stykket med de smukke røde og blå farver er fremstillet i Trankebar omkring 1740. - Kunstindustrimuseet. *Very few of the articles brought home from India by the DAC have survived. However, from among the cotton textiles we still have the 260cm.×220cm. large thin bedspread, which shows among other things the garrison of Tranquebar as well as a number of Indian hunting scenes. This piece with its beautiful red and blue colours was made in Tranquebar around 1740. - The Danish Museum of Applied Art.*

med en hoppe i Sjælland, blev med tyngsel levende om bagbord overbordsat«. Dette var ganske vist helt i overensstemmelse med Dansk Lovs bestemmelse 6-13-15 om omgængelse imod naturen; men hverken en sådan eller nogen anden livsstraf eller livsfarlig straf blev fuldbyrdet på Asiatisk Kompagnis skibe, idet skibsartiklerne foreskrev, at et skibsråds dødsdomme skulle prøves hjemme i Danmark, inden livsstraffen eksekveredes - dog skulle drabsmænd straks kastes over bord bundet til deres døde offer<sup>81</sup>.

Men hvad navigationen angår, lignede den halve snes togter mellem 1677 og 1699 altså udmærket Asiatisk Kompagnis fra perioden 1732-1772.

#### *VII. Asiatisk Kompagnis indiesejladser efter 1772*

Også Asiatisk Kompagnis sejlads i de påfølgende perioder lignede fundamentalt dem fra årene mellem 1732 og 1772.

Handelskonjunkturerne var særdeles gunstige under stor-krigene, hvor Danmark-Norge formåede at holde sig neutralt: Den nordamerikanske Uafhængighedskrig 1778-1783 samt Revolutions- og Napoleonskrigene fra 1792, og indtil dobbeltmonarkiet selv blev involveret som krigsdeltager i 1807. Efter Kielerfreden udsendte Asiatisk Kompagni kun eet togt til Indien. Denne rejse med »Kronprinsessen« - som tog sin begyndelse i november 1818 og varede 18½ måned - blev det ærværdige selskabs sidste indiefart<sup>82</sup>. Dets handel på og drift af Trankebar og Frederiksnagore havde siden den florissante handelsperiode givet underskud, og i 1830'erne indstilledes dets virksomhed. Endelig blev de indiske besiddelser solgt til Storbritannien i 1845.

Siden oktrojfornyelsen i 1772 havde indienshandelen under Dannebrog imidlertid stået åben også for private. Sådanne købmænd og redere udsendte mere og mere af den dansk-norske tonnage.

De maritime aspekter af Asiatisk Kompagnis indiefarter

1772-1792 er undersøgt af Tim Velschow, på hvis resultater det følgende bygger. For årene 1792-1807 har jeg kursorisk gennemgået selve skibsjournalerne i kompagniarivet<sup>83</sup>.

Afviklingen af kompagniets sene indiefarter var i de fleste henseender som sagt meget lig de forudgående rejser.

Ruterne over oceanerne vedblev at være næsten de samme. Dog indebar de ophedede økonomiske konjunkturer, at danskerne i nogen grad ændrede vaner i Indien. Mellem 1772 og 1792 sejlede 30 togter ad den ydre passage, 5 ad mellempassagen og 1 ad den indre passage. Tilsvarende skete en økonomisk forskydning, som mindskede Coromandelkystens betydning, men øgede Bengalens; så efter 1782 gik flere og flere skibe direkte hjem fra Frederiksnagore uden at stoppe ved Trankebar på vejen.

Udviklingen, for så vidt angår gennemsnitssejltiderne, fremgår af oversigtstabellen.

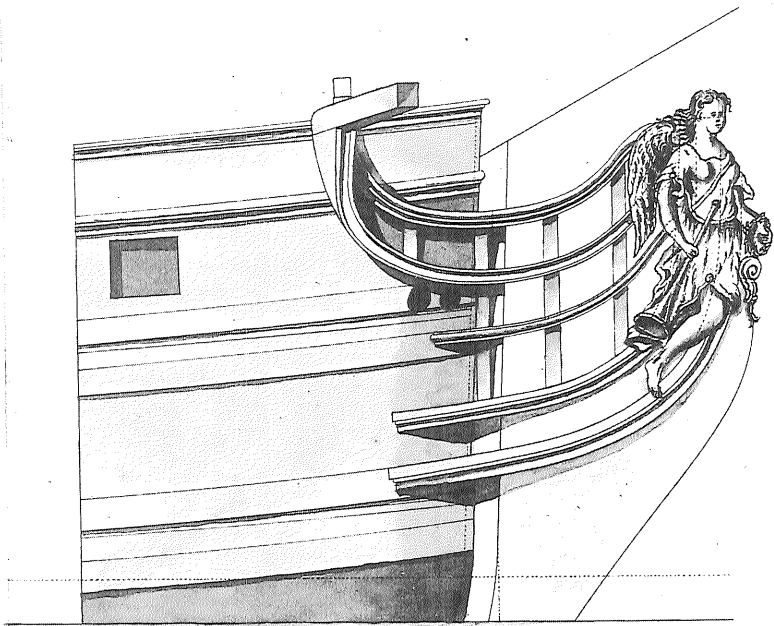
#### *Gennemsnitlige sejltider*

	i			
	ud	Indien	hjem	i alt
1677-1699	8,4	4,6	8,5	20,9 måneder
1732-1772	7,4	7,8	7,2	22,4 måneder
1772-1792	7,4	6,8	7,0	21,2 måneder
1792-1807	6,2	6,9	7,5	20,0 måneder

Hovedindholdet af tallenes tale er, at bortset fra Ostindisk Kompagnis skibe i 1600-tallet ændrede tidsforbruget for de danske kompagniskibes indietogter sig ikke væsentligt. Til stadighed behøvedes omkring 7 måneder til såvel udrejse og hjemrejse som ophold i Indien.

#### *VIII. Konklusion*

I lyset af tidligere undersøgelser af oversøisk handelssøfart i 1700-tallet er resultaterne vedrørende Asiatisk Kompagnis indiefarter mellem 1732 og 1772 ikke overraskende.



Gallionen tjente til forskibets prydelse, især på grund af gallionsfiguren. Her på »Rigernes Ønske« var denne tænkt som en sejrsengel med basun og sejrskrans. - Rigsarkivet, Søetatens kort- og tegningssamling, G 3009. *The head of the ship served as an adornment to the forebody, especially thanks to the ship's figurehead. Here on the »Rigernes Ønske« the figurehead was designed as an angel of victory with a trumpet and a victory wreath. - The Danish National Archives, the Navy's Collection of Maps and Drawings, G 3009.*

Som for de fleste andre danske tropekolonifarter til Asien, Afrika og Amerika gik indiefarterne ad ganske bestemte ruter over oceanerne, under uforanderlige vind- og strømsystemers

betingelser. Dette indebar, at man kunne lære de grundlæggende nødvendige rutiner af indkaldte udlændinge - som regel nederlændere - ja, i visse tilfælde benyttede disse sig ligefrem af de instrukser fra Vereenigde Oostindische Compagnie, som de var vant til at operere efter<sup>84</sup>. På denne måde kunne man forholdsvis hurtigt uddanne en stab af danske handelsfolk og navigatører til selv at føre nationens skibe sikkert og planmæssigt frem og tilbage mellem Danmark og Indien. Dette var forlængst sket ved oprettelsen af Asiatisk Kompagni i 1732, og forandringerne i sejladsernes afvikling var herefter kun beskedne.

Ruten ned gennem Atlanten forblev den samme, som Ove Gedde havde benyttet allerede i 1618 på det første danske indietogt overhovedet. Over Det indiske Ocean fulgte skibene i den undersøgte fyrreårsperiode oftest den ydre passage, men i enkelte tilfælde den indre passage i stedet. Som regel tilbagelagde de i forbindelse med country trade forskellige rejser til destinationer på Malabar, Coromandel eller Achin; efterhånden afløste Bengalen dog denne sidste havn og blev senere vigtigere end Trankebar selv. Hjemturene var det allermost uniforme stræk af de lange sørejser.

Også sejltiderne forblev faktisk uændrede gennem fyrreårsperioden. Normale ud- og hjemture varede hver 7 måneder; medens opholdene i Indien varierede kraftigt. Alt efter om pågældende skib foretog country trade-sejladser eller ej, kunne opholdet vare fra godt 2 måneder til mere end 2 år. I gennemsnit opholdt fartøjerne sig i Indien i godt 7 måneder.

Disse resultater vedrørende Asiatisk Kompagnis indiefarter mellem 1732 og 1772 minder meget både om tidligere og senere danske togter. Men også de øvrige europæiske søfartsnationer såsom Nederlandene, Storbritannien, Frankrig og Sverige var underkastet ganske de samme naturgivne betingelser for sejlskibsfart på Indien - med samme sejlruiter og sejltider til følge<sup>85</sup>.

**Togternes tidsforbrug i døgn.** Ruter over Det indiske Ocean er angivet ved YP for ydre passage og IP for indre passage. Anløb i Indien er angivet ved T for Trankebar, S for Sumatra, M for Malabarkysten, B for Bengalen og N for Nikobarerne.

	Sundet ud	til ankers i Norge	N / S om De britiske Øer	Kronborg - Kapverdeøerne	til ankers ved Kapverdeøerne	Kapverdeøerne - Kap	til ankers ved Kap	Kap - Trankebar	rute i Indiske Ocean	UDREJSE I ALT	heraf liggedøgn
Kronprinsen af Danmark	22.11.1732									194	
Grev Laurvig	22.11.1732	- S	39	- 107	21	64	YP			231	21
Fredericus Quartus	01.11.1733	- N	106	7 70	18	74	YP			275	25
Kronprinsen af Danmark	03.12.1734	- S	134	4 77	-	56	YP			271	4
Vendela	10.10.1735	- N	44	4 63	-	71	YP			182	4
Fredericus Quartus	14.10.1736	forlist ved Skagen 23.11.1736									
Kronprinsen af Danmark	11.02.1737	- N	47	- 62	-	52	YP			161	-
Vendela	15.10.1737	forlist ved Shetlandøerne 29.12.1737									
Prinsesse Louise	01.11.1738	- N	40	4 56	-	104	YP			204	4
Prinsesse Charlotte Amalie	12.11.1739	- S	52	5 52	-	60	YP			169	5
Prinsesse Louise	26.12.1740	- N	63	4 55	-	75	YP			197	4
Prinsesse Charlotte Amalie	04.12.1741	- N	45	5 50	-	109	YP			209	5
Dokken	30.01.1743	30 N	94	14 71	-	60	YP			239	44
Prinsesse Louise	16.06.1743	- S	41	5	forlist på Maldiverne						
Prinsesse Charlotte Amalie	18.01.1744	49 N	102	- 88	-	48	YP			238	49
Trankebar	30.10.1744									253	
Dokken	09.02.1745	- N	55	- 58	-		YP	(til Achin)			
Kronprinsessen af Danmark	15.12.1745	- N	52	- 76	13 65	YP				216	13
Elefanten	13.11.1746	13 N	65	3 77	-	58	YP			203	16
København	13.11.1747									251	
Dokken	20.11.1747	15 N	98	6 79	-	86	YP			269	21
Kronprinsessen af Danmark	07.11.1748	- N	59	8 70	-	55	YP			192	8
Elefanten	08.01.1749	- N	45	- 78	47 87	YP				257	47
Dokken	31.12.1749					15 83					
Kronprinsessen af Danmark	16.10.1750	- N	49	- 69	15 103	YP				226	15
Nældebladet	30.11.1751	5 N	71	5 65	18 58	YP				214	28
Bornholm	30.11.1751	5 N	71	5 65	18 58	YP				214	28
Prinsesse Wilhelmine Caroline	30.12.1751	- N	52	8 66	-	72	YP			198	8

**Days spent on the expeditions.** Routes across the Indian Ocean are denoted as follows: YP for the Outer Passage and IP for the Inner Passage. Ports of call in India are indicated with T for Tranquebar, S for Sumatra, M for the Malabar Coast, B for Bengal, and N for the Nicobars.

	anløb i indien		deltagelse i country trade												
	I INDIEN I ALT		Trankebar - Kap	til ankers ved Kap	Kap - Skt. Helena	til ankers ved Skt. Helena	Skt. Helena - Kronborg	N / S om De britiske Øer	Kap - Kronborg	HJEMREJSE I ALT	heraf liggedøgn	REJSE I ALT	heraf liggedøgn	heraf sejldøgn	HJEMREJSE I ALT
TST	67	223							191		385				608
T		208	110	18	30	-	217	N 247	375	49	606	70	536	814	
STST	127	183	81	21	28	-	144	N 172	271	46	546	71	475	729	
TST	65	139	58	20	17	-	83	N 100	178	20	449	24	425	588	
T		186	75	22	19	-	113	N 132	229	24	411	28	383	597	
T		105	78	22	11	-	115	N 126	226	22	387	22	365	492	
T		146	95	22	14	-	85	N 99	220	22	424	26	398	570	
T		169	73	22	16	-	83	N 99	172	22	341	27	314	510	
TST	81	204	78	22	28	-	76	N 104	182	22	379	26	353	583	
T		216	79	10	16	-	91	N 107	186	10	395	15	380	611	
TST	72	133													
08.02.1744															
TST	79	117	93	6	22	-	89	N 111	218	6	456	54	402	573	
TST	71	201	forsvundet på hjemrejsen												
ST			127	-	33	7	93	N 133	260	8				613	
TST	84	209	87	23	17	-	88	N 105	215	23	431	36	395	640	
T	16	142	84	11	45	-	85	N 130	225	11	428	27	401	570	
TSTM			forlist ved Færøerne .12.1749												
T		79	86	18	14	-	109	N 123	227	20	496	41	455	575	
T		170	76	24	17	-	76	N 93	193	26	385	34	351	555	
TST	93	163	sat på land nær Kap 09.08.1750												
(T)			forsvundet på hjemrejsen												
TM			sat på land nær Kap 25.08.1752												
TST	122	465	114	68	22	-	103	N 125	307	68	521	96	425	986	
TST	122	465	97	45	15	-	101	N 116	258	45	472	73	399	937	
T		106	89	28	16	-	89	N 105	222	28	420	36	384	526	



	Sundet ud		til ankers i Norge	N / S om De britiske Øer	Kronborg - Kapverdeøerne	til ankers ved Kapverdeøerne	Kapverdeøerne - Kap	til ankers ved Kap	Kap - Trankebar	rute i Indiske Ocean	UDREJSE I ALT	heraf liggedøgn
De tre Prinsesser	06.02.1753	-	N	48	3	69	-	58	YP	178	3	
Trankebar	20.10.1753	-	N	48	-	86	29	73	YP	236	29	
Frederik og Louise	13.01.1754	46	N	104	-	83	-	47	YP(?)	234	46	
Sydenmanland	06.02.1754	-	N	45	6	68	-	67	YP	186	6	
Ebenezer	09.11.1754	-	S	84	3	91	-	75	YP	253	3	
De tre Prinsesser	24.11.1754	-	N	84	3	73	-	59	YP	219	3	
København	09.11.1755	-	N	53	5	84	19	78	YP	239	24	
Dronning Sophie Magdalene	03.01.1756	-	N	93	7	53	-	61	YP	214	7	
Grev Moltke	27.12.1756	5	N	49	7	93	-	60	YP	209	12	
Dronning Sophie Magdalene	27.11.1757	-	N	42	20	98	18	61	YP	239	38	
Trankebar	19.11.1759	-	N	49	-	110	14	35	YP	208	14	
Kronprinsen af Danmark	31.12.1760	54	N	121	2	58	-	53	IP	234	60	
Grev Moltke	24.11.1761	11	N	63	-	76	14	73	YP(?)	226	25	
Debora	11.01.1762	49	S	93	4	83	19	60	YP	259	72	
Trankebar	05.05.1762	-	N	50	-	96	26	112	YP	284	26	
Grevinde Moltke	26.11.1764	-	N	62	4	92	7	68	YP	233	11	
Kronprinsen af Danmark	28.11.1765	-	N	36	-	59	22	63	YP	180	22	
Rigernes Ønske	02.05.1767	-	N	40	4	86	15	104	YP	247	19	
Kronprinsen af Danmark	19.12.1767	-	N	43	10	68	10	67	IP	198	24	
Grevinde Moltke	13.12.1768	-	N	57	4	76	-	65	YP	202	4	
Dronning Caroline Mathilde	15.12.1769	8	N	83	5	51	-	86	IP	225	16	
Kronprinsen af Danmark	12.05.1770	-	N	35	4	80	24	289	YP/IP	432	252	
Rigernes Ønske	08.11.1770	-	N	47	-	62	18	89	YP	216	18	
Dronning Caroline Mathilde	28.11.1771	4	N	54	4	67	8	77	YP	210	16	

anløb i Indien	deltagelse i country trade																											
	I INDIEN I ALT		Trankebar - Kap		til ankers ved Kap		Kap - Skt. Helena		til ankers ved Skt. Helena		Skt. Helena - Kronborg		N / S om De britiske Øer		Kap - Kronborg		HJEMREJSE I ALT		heraf liggedøgn		REJSE I ALT		heraf liggedøgn		heraf sejldøgn		HJEMREJSE I ALT	
TBT	128	195	73	-	38	5	88	N	131	204	5	382	8	374	577													
TBTMT	223	489	188	18	16	-	70	N	186	292	99	528	128	400	1017													
TBT	161	409	89	47	17	-	124	N	147	283	47	517	93	424	926													
T		68	80	35	16	-	92	N	108	223	35	409	41	368	477													
forblev i Indien																												
TBT	181	224	72	-	24	7	96	N	127	199	13	418	16	402	642													
TNSNSTBT	464	585	81	7	18	-	98	N	116	204	7	443	31	412	1028													
T		82	79	-	15	21	96	N	132	211	23	425	30	395	507													
TBTMT	263	453	87	37	16	2	89	N	107	231	11	440	23	417	893													
T		87	79	46	15	3	74	N	92	217	49	456	87	369	543													
T		130	100	19	16	-	88	N	104	223	24	431	38	393	561													
TB	213	221	72	-	18	5	69	S	92	174	5	408	65	343	629													
(TBTMT)	brændt i Indien		31.05.1763																									
TBTBTBT	679	839	76	22	29	-	86	N	115	213	22	472	94	378	1311													
(M)	taget af maharatterne i Indien		13.02.1765																									
B		238	100	-	17	9	140	S	166	266	46	499	57	442	737													
TB	219	276	47	11	13	-	64	S	77	135	11	315	33	282	591													
B		402	73	-	21	6	78	N	105	178	6	425	25	400	827													
TBT	219	235	64	10	16	1	65	S	82	156	4	354	28	326	589													
TBT	197	240	72	-	23	9	77	S	109	181	9	383	13	370	623													
TBT	177	196	85	-	16	5	64	S	85	170	6	395	22	373	591													
T		94	88	34	14	-	94	S	108	230	35	662	287	375	756													
TBT	192	262	89	-	18	7	88	S	113	202	7	418	25	393	680													
TBT	148	239	106	-	23	5	71	S	99	205	5	415	21	394	654													

## Noter

- <sup>1</sup> Se også *Erik Gøbel*: »The Danish Asiatic Company's Voyages to China, 1732-1833« (i *Scandinavian Economic History Review* XXVII 1979).
- <sup>2</sup> *Ole Feldbæk* (ed.): »Danske Handelskompagnier 1616-1843. Oktrojer og interne Ledelsesregler« (København 1986) p. 91.
- <sup>3</sup> F.eks. *Kristof Glamann*: »Studie i Asiatisk Kompagnis økonomiske historie 1732-1772« (i *Historisk Tidsskrift* 11 II 1949).
- <sup>4</sup> *Erik Gøbel*: »Danske oversøiske handelskompagnier i 17. og 18. århundrede. En forskningsoversigt« (i *Fortid og Nutid* XXVIII 1980).
- <sup>5</sup> Dette er registreret i *J.O. Bro-Jørgensen & Aage Rasch*: »Asiatiske, vestindiske og guineiske handelskompagnier« (København 1969). - Til Asiatisk Kompagnis arkivalier henvises i det følgende ved forkortelsen *AK* plus pakkens eller bindets nummer.
- <sup>6</sup> *Erik Gøbel*: »Asiatisk Kompagnis kinafarer 1732-1772. Sejlruiter og sejltider« (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1978) pp. 7-47.
- <sup>7</sup> *AK 758-795* dækker 37 togter; hertil kommer skibsjournaler, som dækker 5 togter, hvortil orlogsflåden havde udlånt søkadetter (*Søetatens samling af skibsjournaler 378a, 460 og 467a*).
- <sup>8</sup> *AK 660-685* og *AK 2306*.
- <sup>9</sup> *AK 8-10* (generalforsamlingsprotokoller) og *AK 29-33* (direktionens resolutionsprotokoller).
- <sup>10</sup> F.eks. *AK 169* (indianske ekspeditioners kopibog) 12.10.1732: instruks for Poul Jensen og Ole Hansen Hagen §2.
- <sup>11</sup> *Ibidem* §3.
- <sup>12</sup> F.eks. *Søetatens samling af skibsjournaler 378a* 28.11.1732.
- <sup>13</sup> *AK 758* (skibsjournal) og *Søetatens samling af skibsjournaler 378a*. Se også Kongelige Biblioteks håndskrift *Thott, 512, folio* (»Ekstrakt af adskillige skibsjournaler ... 1677-1743«) angående havariet og opholdet i Frankrig.
- <sup>14</sup> *Erik Gøbel*: »De algierske søpasprotokoller. En kilde til langfarten 1747-1840« (i *Arkiv X* 1982-1983) pp.66-79.
- <sup>15</sup> Som note 11.
- <sup>16</sup> F.eks. *AK 172* (indianske ekspeditioners kopibog) 24.01.1753: instruks for Niels Olsen Hielte og Robert Pheiff §3.
- <sup>17</sup> Her citeret efter *AK 173* (instrukskopibog for kaptajnerne på Trankebar og Bengalen) 23.11.1767: instruks for George Elphinston §4.
- <sup>18</sup> F.eks. *ibidem* og som note 11.
- <sup>19</sup> F.eks. *AK 10* (generalforsamlingsprotokol) 17.09.1767 §2.

- <sup>20</sup> F.eks. *Søetatens samling af skibsjournaler 378a* 25.-29.05.1735. Jævnfør *Henning Henningsen*: »Abrolhos. Ostindiefarernes skræk under Brasiliens kyst« (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1955). - Længdeangivelser her og i det følgende refererer overalt til Greenwich-meridianen.
- <sup>21</sup> F.eks. *AK 761* (skibsjournal) 16.01.1739 og *AK 766* (skibsjournal) 17.07.1744.
- <sup>22</sup> F.eks. *J.B. d'Après de Manneville*: »Routier des côtes des Indes Orientales et de la Chine« (Paris 1745); dansk oversættelse til brug for Asiatisk Kompagni er *Barthold Johan Lodde*: »Efterretning om Sejladsen fra Frankrig til Indien« (1773), hvoraf 1 eksemplar i Kongelige Bibliotek i Troensegaards Autograf-samling II og tre eksemplarer i Marinens Bibliotek. Desuden *Samuel Dunn*: »A new Epitome of practical Navigation or Guide to the Indian Seas« (London 1777).
- <sup>23</sup> *AK 772* (skibsjournal).
- <sup>24</sup> *AK 760* (skibsjournal) 18.07.1737.
- <sup>25</sup> F.eks. *Johanne Bichel*: »Peber for alle pengene« (i *Maritim Kontakt* VIII 1984).
- <sup>26</sup> *AK 871a* (negotieprotokol m.v.) 20.01.1763.
- <sup>27</sup> *AK 776* (skibsjournal) 26.07.-02.08.1754.
- <sup>28</sup> *AK 767* (skibsjournal) 18.07.-09.08.1745 og *AK 770* (skibsjournal) 08.-20.07.1747.
- <sup>29</sup> *AK 661* (skibsprotokol) og *Søetatens samling af skibsjournaler 378a* 26.07.-02.08.1734.
- <sup>30</sup> *AK 172* (indianske ekspeditioners kopibog) 13.11.1764: tillægsordre til instruks for Christian Jørgen Huth.
- <sup>31</sup> *AK 10* (generalforsamlingsprotokol) 14.12.1761 §4.
- <sup>32</sup> *Erik Gøbel*: op.cit. (1978) pp.27-28.
- <sup>33</sup> *AK 785* (skibsjournal). Om dette togets handel se *Kristof Glamann*: op.cit. pp. 377-379.
- <sup>34</sup> *Ibidem*, *AK 790* (skibsjournal) og *AK 792* (skibsjournal); desuden især *AK 173* (instruktionskopibog for kaptajner på Trankebar og Bengalen) 14.11.1769 og 15.11.1769: instruks med continuation for Mathias Skifter.
- <sup>35</sup> *Tim Velschow*: »Voyages of the Danish Asiatic Company to India and China, 1772-1792« (i *Scandinavian Economic History Review* XX 1972) p.140.
- <sup>36</sup> *AK 793* (skibsjournal) og *AK 683*(skibsprotokol) 29.10.1770.
- <sup>37</sup> Senest behandlet i *K.N. Chaudhuri*: »Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750« (Cambridge 1985).
- <sup>38</sup> *Erik Gøbel*: »Danish Country Trade Routes in Asian Waters in the 17th and 18th Centuries« (i *Asian Trade Routes. Continental and Maritime* (=Studies on Asian Topics XIII) (London 1988)).
- <sup>39</sup> *AK 769* (skibsjournal) 31.08.-16.09.1747.

- <sup>40</sup> Malabarekspeditionen er indgående beskrevet i *Kamma Struwe*: »Dansk Ostindien 1732-1776. Tranquebar under kompagnistyre« (= Vore gamle Tropekolonier VI) (København 1967) pp.88-96.
- <sup>41</sup> AK 773a+b (skibsjournaler) 03.11.1751-04.02.1752.
- <sup>42</sup> *Ostindisk Kompagni 1449* (trankebarske dokumenter) nr. 362.
- <sup>43</sup> AK 679 (skibsprotokol) 20.10.1762.
- <sup>44</sup> AK 789 (skibsjournal); se også den berømte nederlandske beretning i *J.S. Stavovrinus*: »Reise nach dem Vorgebürge der guten Hoffnung, Java und Bengalen in den Jahren 1768 bis 1771« (Berlin 1796) pp.39-45.
- <sup>45</sup> Som note 42.
- <sup>46</sup> Som note 10, men §35.
- <sup>47</sup> Som note 16, men §5.
- <sup>48</sup> AK 772 (skibsjournal) 27.04.1750 og AK 760 (skibsjournal) 13.05.1738.
- <sup>49</sup> *Søetatens samling af skibsjournaler 378a*.
- <sup>50</sup> F.eks. som note 16, men §38.
- <sup>51</sup> AK 684a (skibsprotokol) og AK 685 (expence book).
- <sup>52</sup> AK 789 (skibsjournal) 04.-05.08.1769.
- <sup>53</sup> *Ibidem* og *C.I.H. Speerschneider*: »Om Isforholdene i danske Farvande i ældre og nyere Tid. Aarene 690-1860« (København 1915) pp. 42-32 og 93-94.
- <sup>54</sup> Som note 35.
- <sup>55</sup> *Eiler Nystrøm* (ed.): »Luxdorps Dagbøger« I (København 1915) p.2.
- <sup>56</sup> F.eks. som note 10, men §4.
- <sup>57</sup> *Erik Gøbel*: op.cit. (1978) p.30.
- <sup>58</sup> *Tim Velschow*: op.cit. p.146.
- <sup>59</sup> AK 9 (generalforsamlingsprotokol) 05.08.1750.
- <sup>60</sup> AK 776 (skibsjournal).
- <sup>61</sup> *Knud Klem*: »Skibsbyggeriet i Danmark og Hertugdømmerne i 1700-årene. Om skibsbygning og handelskompagnier i den florissante periode« I (København 1985) p.230.
- <sup>62</sup> AK 786a (skibsjournal).
- <sup>63</sup> *Knud Klem*: op.cit. p.228.
- <sup>64</sup> AK 781 (skibsjournal).
- <sup>65</sup> Sammenhold f.eks. AK 758 (skibsjournal) med *Søetatens samling af skibsjournaler 378a*.
- <sup>66</sup> AK 759 (skibsjournal).
- <sup>67</sup> AK 670 (skibsprotokol); se også beskrivelsen af dette togt i *Georg Nørregaard*: »Storm over Kap« (i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1962).
- <sup>68</sup> AK 669b (skibsprotokol) og AK 771 (skibsjournal); se også *C.L. Tuxen*: »Et Blad af Dansk-Asiatisk Kompagnis Historie« (i Museum V 1894).

- <sup>69</sup> *Kay Larsen*: »Dansk-ostindiske Personalialia og Data« (Rigsarkivet).
- <sup>70</sup> *Knud Klem*: op.cit. pp.222-223.
- <sup>71</sup> Som note 69.
- <sup>72</sup> *Jørgen Steen Jensen*: »Mønterne fra Ostindiefareren »Wendela« forlist ved Shetlandsøerne 1737« (i Nordisk Numismatisk Årsskrift 1973-1974).
- <sup>73</sup> *AK 9* (generalforsamlingsprotokol) 05.08.1750 §2.
- <sup>74</sup> *AK 665* (skibsprotokol) og *AK 256* (justitsprotokol) 08.10.1745); jævnfør også note 25.
- <sup>75</sup> *AK 679* (skibsprotokol).
- <sup>76</sup> *AK 871* (negotieprotokol) og *AK 208b* (rapportbog angående »Trankebar«s opbringelse).
- <sup>77</sup> Kongelige Biblioteks håndskrift *Thott, 512, folio* (»Ekstrakt af adskillige skibsjournaler ... 1677-1743«).
- <sup>78</sup> *C. Molbech* (ed.): »Kong Christian den Femtes egenhændige Dagbøger. 1691« (i *Nyt Historisk Tidsskrift* II 1848) p.241.
- <sup>79</sup> Se også *Jan Parmentier*: »Voogel Phoenix's rejse til Bantam 1677-1679« (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1985).
- <sup>80</sup> Kongelige Biblioteks håndskrift *Kall, 85, folio* (»Hollandsk skibsjournal for skibet Phoenix fra Kjøbenhavn til Trankebar og tilbage 1677-79«).
- <sup>81</sup> Trykte *skibsartikler* for Asiatic Kompagni af 17.10.1732 §§4 og 40 samt af 28.07.1752 §§4 og 40. Se også *Henning Henningsen*: »Kølhaling og råspring. Et par gamle sømandsstraffe« (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1956) og *Georg Nørregaard*: »Justits om bord på et kompagniskib« (i *Handels- og Søfartsmuseets Årbog* 1963).
- <sup>82</sup> *J.H. Deuntzer*: »Af det Asiatiske Kompagnis Historie« (København 1908) pp. 72-73.
- <sup>83</sup> *Tim Velschow*: op.cit. og *AK 837-867* (skibsjournaler) med flere.
- <sup>84</sup> F.eks. *Jan Parmentier*: op.cit. p.128.
- <sup>85</sup> Senest behandlet i komparativt perspektiv i *J.R. Bruijn et al.*: »Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries« I (Haag 1987) pp.93-106; dér findes også videre henvisninger til international litteratur.

# The Danish Asiatic Company's Voyages to India, 1732 - 1772

## Summary

As early as 1616 the Danish-Norwegian king established the *Danish East India Company* modelled on its Dutch counterpart. Two years later the first ships were sent to India, where the Danes acquired and fortified the town of Tranquebar, which is situated on the Coromandel coast about 200 kilometres south of what is now Madras.

After 1639, however, all navigation from Europe was suspended right up until 1668. In that year the East India Company was reestablished and it then started regular navigation with a couple of ships a year for the next 20 years or so.

Traffic to India was resumed again from 1732 when the *Danish Asiatic Company* (DAC) was established by royal charter - and contrary to the earlier period the records of this period have been preserved. Tranquebar was still the main town, but in 1755 the company also acquired Serampore by the river Hooghly, just north of Calcutta. From then on the commercial significance of Bengal became greater and greater.

The most important export commodity from Denmark in the *Indian trade* was silver, which comprised about 80 per cent of the total value of goods exported during the first charter period from 1732 to 1772. Among the goods which were sent back to Copenhagen from India the most important were cotton textiles, as well as saltpetre and pepper acquired through a well-developed country trade.

A systematic examination of the ships' journals supplemented by other relevant material from the *records* (chapter II) gives the following picture of the company's India traffic.

Altogether 52 expeditions were sent to India (cf. appendix). The ships' journals from 42 of these expeditions have been preserved, in the other cases the ship's ledgers can normally be used instead. During most of the period one expedition a year was sent from Copenhagen to India, although there were some winters when two or at most three were dispatched in the same year. There were only two single years in which no Danish Indiamen at all were sent out.

As for the *sailing routes* (chapter III) which were employed, by far the largest number of ships sailed north of the British Isles and, as a rule, between the Shetland and the Faroe Islands. The most frequent ports of call for fresh supplies on the outward journey were the Cape Verde Islands or Cape Town.

There were three main routes which could be followed from the Cape of

Good Hope to India. Up until 1760 all DAC ships sailed via the Outer Passage, which also remained the preferred route after that date. It went from the southernmost tip of Africa due east to a longitude of about 60° E, after which it described a large curve up through the Indian Ocean to Asia. Usually Ceylon was the first landfall, but problems in calculating longitude sometimes caused the ships to end up too far to the east or to the west.

Instead of this route three of DAC's ships followed the Inner Passage, sailing through the Mocambique Channel with a short call at the Comores before continuing through the Maldives and via the Eight Degree or Nine Degree Channel to India. The experiment of following this route, to the Malabar Coast for example, was, however, not deemed very successful by the directors of the company. The Danes did not use the Middle Passage at all.

Once in India ships from Europe often participated in the country trade, especially when the north-east monsoon made it dangerous to remain in Tranquebar's open roadstead. Country trade voyages usually went to the Malabar Coast or to Achin in Sumatra, but gradually Bengal grew to be the most important destination for this trade.

The homeward journey generally went from Tranquebar directly towards the southernmost tip of Africa. Cape Town or St. Helena were the favourite ports of call for fresh supplies. Up until 1762 nearly all the ships sailed north of the British Isles, but from then on they usually sailed through the English Channel instead. Just like on the outward journey it was sometimes necessary to put into a port of refuge in Norway or Sweden because of headwinds or damage to the ship.

As regards *sailing times* (chapter IV) there was no remarkable change during the 40-year period under investigation. Departures from Elsinore nearly always took place in the winter between October and February, most often in November. The table in chapter IV shows the average sailing times for each stage of the journey. DAC's Indiamen spent almost the same amount of time on the outward journey, on the stay in India and on the homeward journey, i.e. just over seven months for each. The ships were thus away from home for a total of 22 months.

The individual sailing times varied very little from the average time of just over seven months, apart from the expeditions which for some reason or other were forced to put into a port of refuge. On the other hand, the stopover in Indian waters could vary enormously, being as short as two months for ships not participating in the country trade, and as long as two years for ships in the country trade.

The frequency of *shipwrecks* (chapter V) among the company's Indiamen has also been investigated. Out of the total of 52 ships dispatched eight were lost.



Most of these sank as a result of bad weather or faulty navigation, but there was also one ship which went up in flames because a fire broke out during the inspection of a barrel of arrack on board. On top of these DAC lost one ship which was captured by pirates on the Malabar Coast and then taken by Portuguese naval vessels and condemned in prize in Goa.

Finally the DAC's navigation to India from 1732 to 1772 has been *compared* with ten of the Danish East India Company's expeditions between 1677 and 1699 (chapter VI) and with the DAC's voyages from 1772 to 1807 (chapter VII). The sailing routes did not vary greatly during these hundred years or so, governed as they were by the unchanging conditions laid down by the forces of nature. The sailing times were, however, reduced somewhat in the 1730's compared to the earlier period, on the other hand the stopovers in India took a particularly long time during the first charter period of the DAC.

A comparison with foreign companies shows that they too were of course subject to the same natural forces and conditions, which resulted in more or less the same sailing routes and sailing times.

This article should be seen as a continuation of my previous studies on Danish navigation to China, Guinea and the West Indies. These were marked by the same routine and regularity which were the prerequisites for rational and profitable trade with the colonies in the tropics.