

Erik Gøbel: Danske i det nederlandske ostindiske kompagnis tjeneste i det 17. århundrede

I Nederlandenes gyldne århundrede var landet og dets store ostindiske kompagni helt afhængig af udenlandsk arbejdskraft i skikkelse af søfolk, soldater og håndværkere. Artiklen fortæller, at mange af udlændingene var den danske konges undersåtter, og den fremdrager fire spændende danske enkeltskæbner i kompagniets tjeneste. – Erik Gøbel er seniorforsker i Rigsarkivet.

Danmark oprettede allerede i 1616 et ostindisk kompagni; men det blev aldrig en dominerende aktør i Asien, hvor englændere og nederlændere førte det store ord. Det lille danske kompagni etablerede sig ganske vist fra 1620 med hovedkvarter i byen Trankebar, hvor man straks opførte fortet Dansborg; men man magtede kun at sende få skibe og folk til Indien og endda temmelig uregelmæssigt og med meget lange pauser i forbindelsen. I alt sendte man gennem hele det syttende århundrede kun godt 50 skibe til Indien under Dannebrog, medens for eksempel det store nederlandske kompagni *Verenigde Oost-Indische Compagnie* – som regel forkortet til VOC – udsendte knap 1800 skibe. Men om bord på de nederlandske skibe var der mange danskere – både som besætningsmedlemmer og som passagerer i skikkelse af soldater og håndværkere på vej til udstationering ved nederlandske handelspladser og forter rundt omkring i Asien.

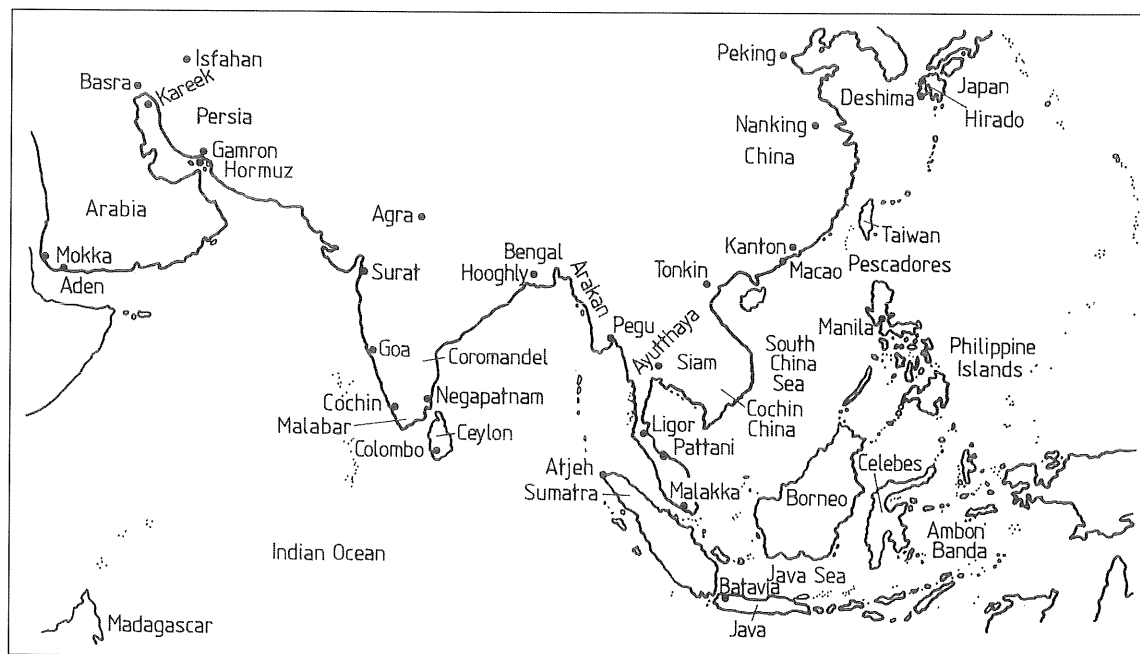
I det følgende refererer betegnelsen danskere til alle den danske konges undersåtter i Danmark, Norge, Slesvig og Holsten samt Skåne indtil 1660 (med mindre andet fremgår af sammenhængen).

Første del af artiklen beskriver kortfattet det faktum, at mange udlændinge – især danskere – var i tjeneste som søfolk på VOC's skibe. Anden del koncentrerer sig om nogle konkrete eksempler på danskere i kompagniets tjeneste.¹

Fremstillingen bygger på litteratur og kilder, som er tilgængelige i København. Derimod er det uhyre omfattende arkivmateriale i Holland ikke inddraget.²

Udlændinge i VOC, især danskere

Det er almindeligt kendt, at en betragtelig del af søfolkene om bord på de nederlandske handelsflådes skibe i Nederlandenes gyldne århundrede var udlændinge. Forholdet er blandt andet belyst af Simon Hart, som ud fra personoplysninger vedrørende indgåelse af ægteskab i Amsterdam har påvist, at i perioden 1651-1665 var 58% af søfolkene født i udlandet.³ Af de i alt 3.353 udenlandske sømænd, som Simon Hart har undersøgt, kom omkring halvdelen fra den danske konges riger og lande. Disse fordelte sig med 10% fra kongeriget Danmark, 27% fra Norge og 11% fra Sles-



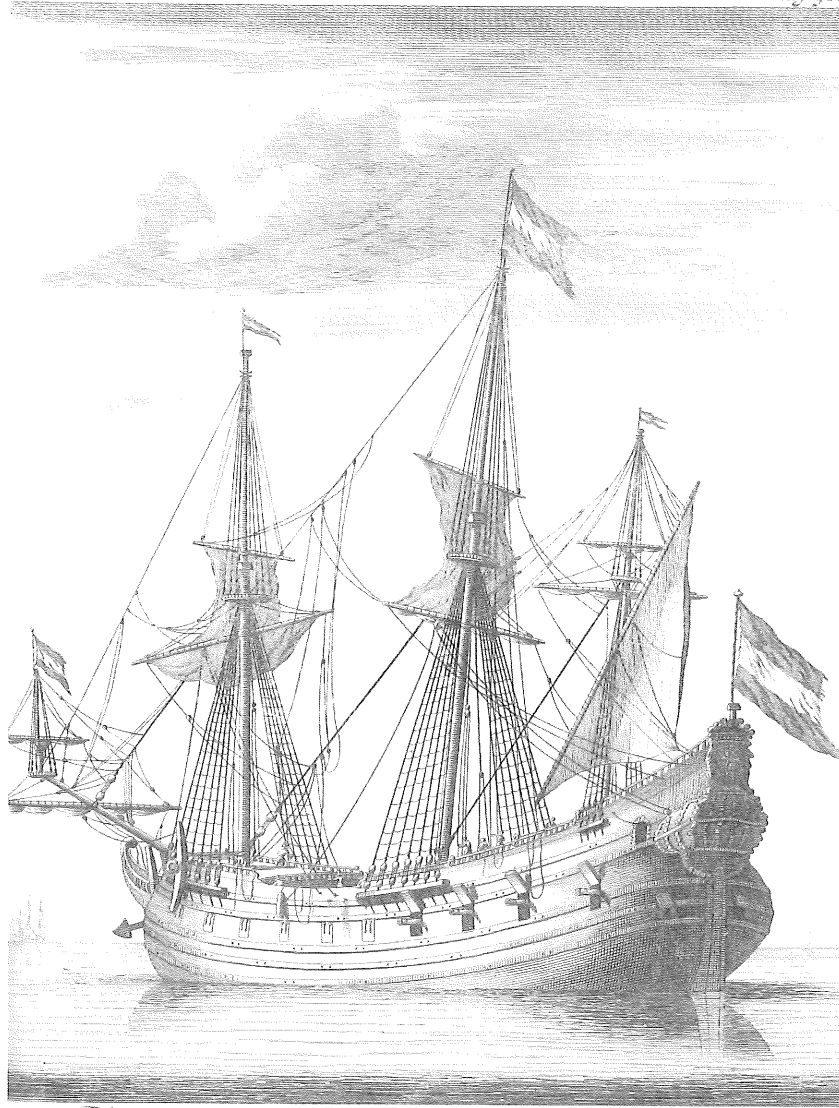
VOC's vidstrakte interessesfære omfattede hele Asien. Centrum for kompagniets kolossale asiatiske aktiviteter lå i Batavia på Java. I dag hedder byen Jakarta. (M. A. P. Meilink-Roelofs, *De archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie*, 1992).

*The Dutch East India Company's (VOC's) extensive sphere of interest included the whole of Asia. The centre of the company's enormous Asian activities was in Batavia on Java. Today the town is known as Jakarta. (M. A. P. Meilink-Roelofs, *De archieven van de Verenigde Oostindische Compagnie*, 1992)*

vig-Holsten – samt anslået et par % fra Skåne. Disse andele stemmer forbløffende nøje overens med den danske konges undersåtters andel af de mange sømænd, som underskrev en søprotest på et nederlandsk fartøj mellem 1700 og 1710, idet 11% af alle disse udlændinge var fra kongeriget Danmark, 19% var fra Norge, og 24% var slesvig-holstenerne.⁴ Tilsammen udgjorde den dansk-norske konges undersåtter således omkring halvdelen af folkene i den nederlandske handelsflåde. Af danskerne kom hovedparten fra København, men

også eksempelvis en hel del fra Ribe. Af de mange slesvigere stammede de fleste fra Husum, Ditmarsken, Flensborg, Tønder og Føhr, medens holstenerne mest var fra Altona og Tønning. Nordmændene kom først og fremmest fra Bergen og Risør.

Vi kender fra hele det syttende århundrede mange eksempler på folk, der er søgt navnlig fra Jyllands vestkyst og dennes øer til Nederland for at få hyre som søfolk. Således vides det, at alene fra Varde og Hjerting omkring 1690 drog hvert år et halvt hundrede mand til Holland. Det var lige så mange, som var



Fluit Ship.

Flute.

Den almindeligste skibstype hos VOC i 1600-tallet var fløjten. Den var karakteriseret ved sit kraftige agterparti og smalle spejl, medens det i øvrigt fyldige skrog sørgede for en stor lasteevne. (Aubin, *Dictionaire de Marine*, 1702).

*The most common kind of ship owned by the VOC in the 17th century was the fluit. It was characterised by its broad rear end and narrow stern frame, while the otherwise full-built hull ensured a large cargo capacity. (Aubin, *Dictionaire de Marine*, 1702)*

beskæftiget hjemme med handel og søfart.⁵

Hovedparten af danskerne i Nederland var beskæftiget i almindelig nederlandsk fragtfart eller fiskeri sammen med mange andre udlændinge, men for eksempel i den mere specialiserede og krævende hvalfangetfart udgjorde danskerne en markant større andel af besætningerne.

Også på de mange skibe, som VOC sendte til Asien, var et meget stort antal udlændinge beskæftiget som soldater eller sømænd.⁶ I perioden fra 1630'erne og gennem resten af århundredet lå andelen af udenlandske søfolk på mellem 22% og 42%, medens der blandt de udsendte soldater i samme periode var væsentligt flere udlændinge, hvoraf de fleste var tyskere.⁷ Fra omkring 1730 var der oftest flere udlændinge end nederlændere på kompagniskibene til Asien. For de to århundreder fra 1602 til 1795 tilsammen lå den gennemsnitlige andel på 40% udenlandske sømænd og 60% udenlandske soldater på VOC's skibe fra Europa til Asien.⁸

En mere dybtgående undersøgelse af for eksempel danskerne på VOC's skibe kræver adgang til Algemeen Rijksarchief i Haag. Carl Steenstrup har således gennemgået gagebøgerne (*scheepssoldijboeken*) vedrørende 62 udgående skibe fra Kamer Amsterdam 1633-1687 med oplysninger om de søfarende. Stikprøven udgør 3% af periodens i alt 2.015 togter.⁹ På basis af stikprøven kan man opstille vedstående tabel med folkene fordelt efter fødested, (alle tal er i procent).

Den belgiske historiker Stefan Decoinck har på nogenlunde tilsvarende vis gennemgået et udsnit af kompagniets gagebøger og rullebøger (*monsterrollen*) fra første halvdel af det syttende århundrede, men vedrørende alle VOC's seks kamre. Hans undersøgelse viser, at andelen af udlændinge på VOC's skibe, der afsejlede fra Europa, var 31%, og at den danske og norske del heraf udgjorde henholdsvis 13% og 4% – hvortil kommer et ukendt antal fra Slesvig og Holsten. Nogenlunde

Besætningsandel af udenlandske og skandinaviske søfolk

	Andel udenl. søfolk og soldater	Andel danske af ikke-nederl.	Andel norske af ikke-nederl.	Andel svenske af ikke-nederl.	Andel skand. af alle søfolk og soldater
1633-1640	18	9	11	3	4
1641-1649	19	12	10	7	6
1660-1668	17	22	13	4	7
1670-1679	24	10	6	4	5
1680-1687	25	12	8	11	8

samme andel af danske i bred forstand fandt man på kompagniets mange fartøjer i den interasiatiske fart, medens et betydelig mindre islæt var at finde blandt soldaterne og håndværkerne i de nederlandske forter og garnisoner i Asien.¹⁰

Den her skitserede udvikling passer udmærket sammen med det faktum, at der blandt de søfolk og håndværkere, som VOC ansatte i regnskabsåret 1700/1701, var 23% ikke nederlændere, ud af hvilke mere end hver fjerde var skandinav.¹¹ Og gennem det attende århundrede blev der endda endnu flere udlændinge på VOC's skibe, især efter 1740, hvor mangelen på nederlandske søfolk blev voldsom.

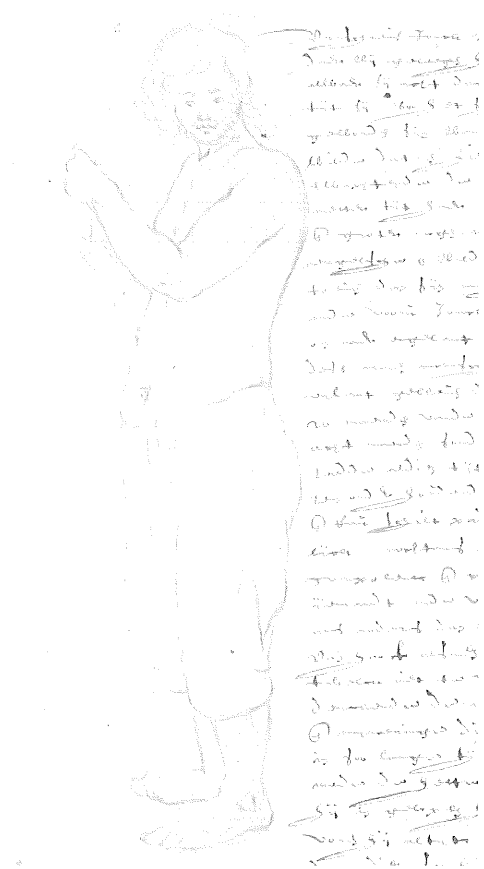
I 1740'erne måtte således også den nederlandske orlogsflåde i dyre domme rekruttere søfolk i Danmark for at kunne bemane de for krigsførelsen nødvendige ekstra skibe.¹² Allerede i perioden 1720-1733 om bord på de amsterdamske krigsskibe udgjorde danskere alene 4% af underofficererne og 14% af sømændene.¹³ At der var tale om en betydningsfuld forbindelse mellem de to allierede lande ses også af det forhold, at uhyre mange af officererne i den danske orlogsflåde på et eller andet tidspunkt i deres karriere gjorde tjeneste i Nederland. Da for eksempel admiral Niels Juel i 1690 gjorde status over sit søofficerskorps, var situationen den, at af i alt 76 officerer havde mindst halvdelen tjenestegjort på nederlandske orlogsskibe og mindst tre fjerdedele af alle på nederlandske orlogsskibe eller koffardiskibe.¹⁴ Et eksempel herpå er Hans Svendsen, som deltog under den berømte admiral Michiel de Ruyter i Nederlands anden søkrig mod

England 1665-1667, og hvis dagbøger er udgivet.¹⁵

De nævnte forskellige undersøgelser er måske ikke helt nøje sammenlignelige, og deres resultater er lidt forskellige. Men om de store træk kan der ikke være tvivl – der var i det syttende og tidlige attende århundrede beskæftiget endog ganske mange danske, norske, slesvigske og holstenske søfolk på VOC's skibe og i det hele taget på nederlandsk fartøjer.¹⁶

Det er værd at bemærke sig, at udlændingenes værdi for VOC's søfart sandsynligvis var endnu større, end deres numeriske andel af skibsbesætningerne umiddelbart udsiger. Årsagen var, at i modsætning til de efterhånden kun dårligt maritimt kvalificerede nederlændere var udlændingene ofte rigtige fuldbefarne søfolk med forudgående erfaring fra livet til søs. Dette gjaldt i høj grad den danske konges undersåtter.

Sådanne gode søfolk var ofte en efterstræbt mangelvare, og den danske statsmagt lod gennem hele det syttende århundrede udgå en lang række af forordninger, som forbød dansk-norske søfolk at tage hyre på udenlandske fartøjer, og som prøvede at få de allerede afsejlede til at komme hjem igen.¹⁷ Danmark-Norge havde dels brug for erfarne søfolk til at bemane orlogsflåden dels til at gå ind i koffardiflåden. Således sendte Christian IV en af sine skibskaptajner til Nederland i 1621 for at hyre skibs- og bådfolk til det nystartede danske ostindiske kompagnis behov, og i september 1634 sikrede man sig – i strid med alle nederlandske bestemmelser – tre hollandske styrmænd, som i over et år fik en høj hyre for blot at være parate, til skibet



En af de meget sjældne afbildninger af en menig sømand i arbejde på en tidlig nederlandsk ostindiefarer. Tegning i skibsjournalen fra GELDERLAND i 1601. (Nationaalarchief, Den Haag, Archief Voorcompagniëen 135).

One of the very rare portrayals of an ordinary seaman at work on an early Dutch East Indiaman. Drawing in the ship's journal of the GELDERLAND in 1601. (Nationaalarchief, Den Haag, Archief Voorcompagniëen)

SANKT ANNA kunne stå ud af Øresund i december 1635 med kurs mod Trankebar.¹⁸ Det absolutte antal danskere, som var

beskæftiget i nederlandsk, herunder VOC's, skibsfart er vanskeligt at fastslå. Den danske forfatter Erik Pontoppidan, som opholdt sig i Nederlandene i 1720, anslog, at 8.000-9.000 danske og norske matroser samlede sig hvert år i Amsterdam for at søge hyre på nederlandske skibe.¹⁹ Man har i vore dage beregnet, at den samlede nederlandske handelsflåde omkring 1700 beskæftigede 50.000 mand, hvoraf 6.500 var den danske konges undersætter,²⁰ og at i det syttende århundrede gik maksimalt 340 dansk-norske søfolk om året ud med VOC's skibe.²¹

Men også mange andre danskere end lige søfolk var i Nederlandene i det syttende og tidlige attende århundrede. Eksempelvis kan man af de amsterdamske lysningsregistre se, at adskillige unge danske mænd og kvinder blev gift i den store by – en del af dem sandsynligvis med hinanden – hvor de typisk arbejdede som sømænd eller tjenestepiger.²² Desuden gik en stadig strøm af danske studerende til universiteterne, navnlig det i Leiden.²³ De mere fastboende danskere etablerede menigheder både i Amsterdam og Utrecht, og på Amsterdams børs vidnede et opslag på en af pillerne om den dansk-norske handel og søfart på byen, idet den lød: *Bergen en de andere Plaetzen in Denemarken en Norwegen*.²⁴ Når mange søfolk søgte til Nederland, var årsagen først og fremmest, at det var lettere at få hyre i Amsterdam eller måske en anden by som Delft, Rotterdam, Enkhui-zen eller Hoorn, og at hyrepengene i nederlandsk søfart var væsentligt højere end i dansk-norske fartøjer. I det hele taget var levestandarden relativt høj i Nederland, og mange af danskerne vendte efter nogen

tid hjem med pæne sammensparede formuer.

Den norske historiker Sølvi Sogner har detailundersøgt forholdene omkring 1700 i området omkring den vigtige havneby Stavanger og i det sydlige Norge i det hele taget.²⁵ Situationen i 1723 i Sydnorge er særlig godt beskrevet. Her var op mod tre fjerdedele af de mange unge søfolk i udenlandsk tjeneste beskæftiget på nederlandske fartøjer eller i selve Nederland.

Praktisk talt alle tog afsted fra Norge i månederne fra januar eller februar til april, når søfarten blev genoptaget efter vinterpausen. De, der drog afsted, var mest unge søvante mænd, der endnu ikke havde stiftet familie, medens der var færre ældre fuldbefarne sømænd, som drog til Nederland. Sølvi Sogners gennemgang af VOC's gagebøger vedrørende de 82 togter til Asien 1707-1710 viser, at nordmændene typisk blev *varenslieden*, altså matroser, eller menige soldater med 10-12 gylden i månedsløn. De yngste blev *adelsborsten* eller *oploopers*, altså kadetter eller skibsdrenge, og fik 7-8 gylden månedligt. Nogle få klarede at blive bådsmand eller tømmermænd, og den højst placerede nordmand i disse år blev tredje-styrmand med 26 gylden i månedlig hyre.

Hvordan de danske sømænd opførte sig om bord på det nederlandske kompagnis skibe, ved vi ikke præcist. Men de figurerede i et vist omfang i forbindelse med mytterier.²⁶ Matros og bøsseskytte Hans Dijkmans fra Ditmarsken var således en af hovedmændene, da besætningen på VOC's ostindiefarer HENRIETTE LOUISE, der lå ved Texel klar til afsejling mod Asien i august 1653, kun yderst nødtvungent efter-

kom ordrer om at blive på skibet, efter at det var besluttet at lade det indgå i admiral Michiel de Ruyters eskadre, som var på vej i kamp mod briterne. Den 9. august, da fjendens flåde kom i sigte, måtte den menige besætning på HENRIETTE LOUISE overtale med lovning på masser af øl, men da selve søslaget indledtes dagen derpå, tog matroserne kommandoen om bord og returnerede til Texel, opildnet af Hans Dijkmans og et par stykker til. Den 4. oktober blev de seks anførere dømt til døden og tre dage senere hængt, medens de øvrige mytterister blev kølhalet og pisket eller fik fængselsstraffe eller bøder.

Som afslutning på første del af artiklen kan det være på sin plads at indskyde, at allerede meget tidligt var Danmark et land, som nederlændere regnede med i forbindelse med asiatisk handel og søfart. I 1595 udsendte det første nederlandske forkompagni *Compagnie van Verre* sin første ekspedition til Asien. Men allerede i 1592 havde nederlænderne Adriaen Menninck og Hendrick de Hames udviklet planer om at bryde Portugals hidtidige monopol på ostindiesejlads.²⁷ De to projektmagere besluttede at søge at interessere Christian IV for deres planer, og sammen med den gældsplagede landflygtige danske adelsmand og alkymist Erik Lange opstillede de en ambitiøs plan for et stort handelskompagni, som skulle sejle og handle på Grønland og Asien helt til Kina og Japan – samt på endnu uopdagede lande. Planerne blev dog aldrig realiserede.

Danske enkeltskæbner i VOC

Lad os herefter gå videre til anden del af



ZICHT van het OOST-INDIË-HUYS, benevens het
 SPANJEZINNIGEN-HUYS, te Amsterdam.
Herman Schoute 1783

VUE de la MAISON des INDES ORIENTALES, et de
 celle des PAYS d'AMSTERDAM.
Herman Schoute 1783

Det store ostindiske hus midt i billedet var VOC's hovedkvarter i Amsterdam. Bygningskomplekset rummede både administration og lagerfaciliteter. Stik af Herman Schoute, 1783. (Amsterdams Historisch Museum, Amsterdam)

The large East India building in the middle of the picture was the VOC's headquarters in Amsterdam. The building complex housed both administration and warehouse facilities. Engraving by Herman Schoute, 1783. (Amsterdams Historisch Museum, Amsterdam)

artiklen og se på nogle konkrete eksempler på danskere, som har været i nederlandsk tjeneste.

Det ældste eksempel er fra før oprettelsen af VOC i 1602. Der var nemlig tale om en mand ved navn Jan Jacobszoon van

Amack, og som findes nævnt på kaptajn Cornelis Claeszoons ostindiefarer, der afsejlede fra Amsterdam for et af forkompanierne allerede i 1599.²⁸ Jan Jacobszoon's tilnavn »van Amack« hentydede til, at han kom fra øen Amager ved Køben-

havn. Dertil blev i 1520'erne af den danske konge indkaldt nogle nederlandske familier, som fik vidtstrakte økonomiske og juridiske privilegier – mod at dyrke grøntsager til hovedstadens forsyning og mod at oplære danskere i gartneriets ædle kunst. (Ganske som man senere til Danmark indkaldte nederlandske eksperter i navigation og handel på Asien, for eksempel da man i begyndelsen af det syttende århundrede påbegyndte sejlads fra Danmark til Indien og i 1730 fra København til Kina).

En anden dansker i nederlandsk tjeneste var Christoffer Ring. Han sejlede ud fra Nederland for VOC's Kamer Amsterdam i april 1703 som søkadet (*adelsborst*) på skibet BERKEL og var på det tidspunkt en gift mand. Christoffer Ring ankom til Batavia i januar 1704, og han avancerede i 1709 til assistent i Bengalen. Senere blev Ring underkøbmand, købmand og endte som overkøbmand. Som sådan døde han i Bengalen i 1740 – efter 37 års tjeneste for VOC.²⁹

Hvis vi vil fortsætte op ad rangstigen, kan vi betragte familien Petersens eventyrlige karriere.³⁰ Jakob Petersen var af ganske beskeden dansk herkomst, uddannet som skrædder. Han påstod imidlertid, at han var adelig, og en indflydelsesrig patron skaffede ham i 1660'erne i vej. Han kom til Nederland og kaldte sig Jakob de Petersen. Der vandt han sig hurtigt en stor formue og anseelse, blev derpå pfalzgreve og ophøjedes i friherrestanden, inden han døde i 1704. Hans søn døde ung, og sønnesønnen Jakob de Petersen overtog familiens godser, men gjorde desuden karriere i VOC, hvis generaldirektør i Ghana han var 1741-1747. Baron de Petersen var ugift,

men førte stort hus i sit statelige palæ i Keizersgracht i Amsterdam. Han efterlod sig en kolossal formue på 330.000 gylden.

De fleste af de mange danskere i VOC's tjeneste kender vi i dag ikke ret meget til. Men enkelte af den danske konges undersåtters tjeneste i VOC kender vi en hel del til, fordi de har efterladt sig skriftlige beretninger derom. Et par af de mest omfattende beretninger skal omtales i det følgende.

Jens Mortensen Sveigaard 1670-1684

I Det Kongelige Bibliotek i København ligger en stor egenhændigt nedskrevet beretning fra Jens Mortensen Sveigaard.³¹ Han var en bondedreng, født i 1649 i landsbyen Svejgård syd for Århus. Da han lige var fyldt 16 år, drev udlængslen ham imidlertid hjemmefra, og han tog med en skude fra det nærliggende Saksild strand til Århus. Derfra afsejlede han den 4. maj 1665 med en bojert, destineret til Tøjhuset i København, hvortil man ankom dagen efter. Efter grundigt at have beset hovedstadens seværdigheder tog den unge mand til Frederiksborg, hvor han kom i tjeneste hos en kongelig embedsmand som dreng i skriverstuen. Det næste halve års tid tjente han som skriver hos embedsmænd i København og Slagelse, men uden særlige udsigter til vedvarende og indbringende beskæftigelse. Derfor tog han i foråret 1666 om bord på en kornskude til Laurvigen og kom i tjeneste ved pennen hos en rådmand.

Efter nogle års tjeneste dér besluttede han som så mange andre unge mennesker at søge lykken i Nederland. Den 3. maj 1670 gik han om bord på en frisisk fløjt fra Hinlopen og ankom med den til

Amsterdam den 12. maj 1670. Blandt det mere specielle og sjældent nedskrevne, som Jens Mortensen Sveigaard beretter om, er, hvad han foretog sig i det næsten halve år i Amsterdam, indtil han afsejlede mod det fjerne Asien om bord på VOC's BREDERODE i oktober 1670.

Ved sin ankomst til storbyen tog han »i logement på Rapenburg i *'t Noorse Bos* hos en mand ved navn Barent Michielsen, en skåning ... Så resolverede jeg enten at gå ad Strædet eller Ostindien til, hvilket som først kunne forefalde. Til den ende gav jeg mig udi et andet logement på den gelderske kaj, tæt ved Camperhou ... hos en mand ved navn Magnus Pietersen, en nordmand. Akkorderede med hans hustru, (thi han var selv for skipper rejst ad de vestindiske ejlande til etc.), og skulle give om ugen for kost og seng 5 hollandske gylden, min extra desforuden aparto at betale.

Den 20. september lod *de Wel Edele Herren Bewinthebbers van't Oost-Indische Compagnie* (direktørerne for det ostindiske kompagni) trommen slå om i Amsterdam og udråbe, at alle de Liebhave, som havde lyst og courage til at tjene velbemeldte kompagni enten ved søfarten eller militien, skulle forføje sig til det ostindiske hus. Derpå er jeg (såvelsom nogle hundrede personer) kompareret på huset og præsenteret vores tjenester. Men formedelst ingen skulle indkomme, med mindre han var rekommanderet, og de tog ingen flere folk an end som til seks skibe, så blev den hundrede del ikke antagen. Jeg ragte dog fast for soldat à 9 gylden om måneden ...³²

Den 23. ditto optog jeg af kompagniet en liden fyrrekiste og en stråbyltsæk, kostede



Jens Mortensen Sveigaard har skrevet sit titelblad meget smukt, ligesom resten af de over tre hundrede sider i rejseberetningen. (Det kongelige Bibliotek, Ny kongelig Samling,

Jens Mortensen Sveigaard has written his title page very beautifully, just like the rest of the more than 300 pages in his account of his journey. (Det kongelige Bibliotek, Ny kongelig Samling, 134, folio)

tilsammen på min regning 5 hollandske gylden og 17 styvere. Derefter lod jeg min værtinde forsyne min kiste med, hvis som på sig en rejse fornøden gjordes, nemlig et

halvt anker fransk brændevin, 8 pund tobak, 4 dusin tobakspiber, 2 par sko, en hovedpude med et sengeklæde, 3 par lærredsbukser, en hat, et dusin sortskaftede knive, en pot lemonsaft, en bog papir, et dusin pennefjer, en liden kande med blæk, (svært læseligt ord: remme?), saks, nål og tråd, buteljekander 2 à 3 at tage min ration udi, item et tomt ankerfad at samle vand udi ...

Derimod (for udrustningspengene) passerede jeg hende en transport (på det ostindiske hus) lydende på 150 hollandske gylden, hvilke penge mig skulle afkortes udi min besoldning eller gage efter tvende års forløb, og formedelst det samme ikke endda kunne tilstrække sig, for hvis som jeg var skyldig, blev udi mit logement. Da gav jeg hende en obligation, (som jeg passerede for en af stadens notarius publiques), på 30 hollandske gylden; dog ej at betales, førend Gud ville, jeg kom hjem igen.

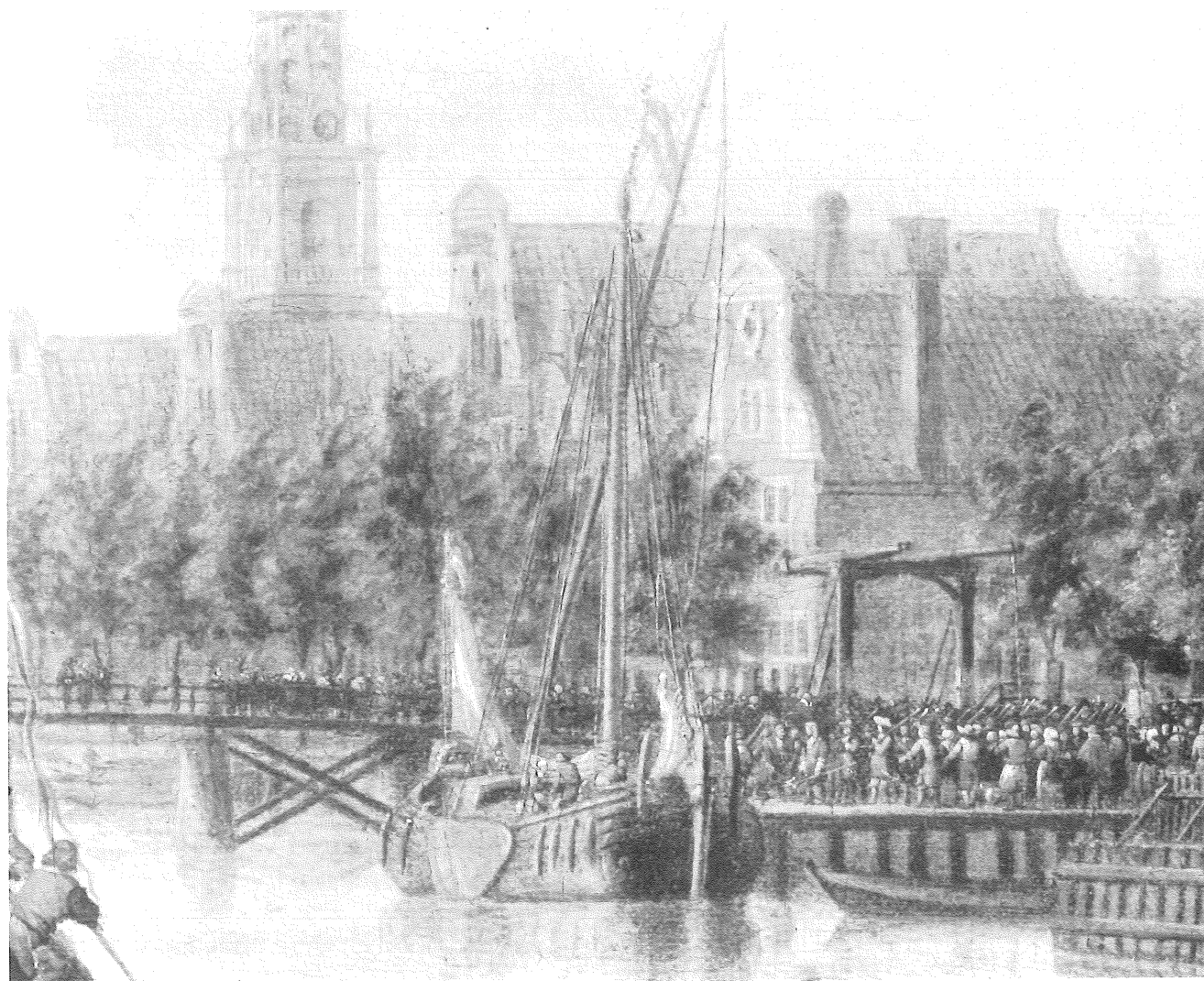
Der alting således imellem os var klareret, tænkte jeg på det nødsageligste, som var tilbage, nemlig at forlige mig med min frelser Kristus«. Derfor gik Jens Mortensen Sveigaard til skrifte i den lille danske kirke, som var indrettet i et pakhus på Rapenburg, og hvor der var ansat en forløben student fra Christiania, der prædikede på dansk – fortrinnsvis for jævne folk som søfolk, handelsfolk og tjenestefolk, »som endnu ikke det hollandske sprog vel kunne forstå«.

Den 7. oktober 1670 var der mønstring og edsaflæggelse på det ostindiske hus, hvor de nyansatte blandt andet fik »oplæst nogle artikler angående vores forhold udi

kompaniets tjeneste; fornemligten at vi skulle tjene tro og huld og redelig for vore fjender at stande, så længe vi havde liv og blod. Hvilket vi alle med vore oprakte fingre og vores ed bekræftede. Siden blev os forelæst«, hvordan VOC ville erstatte legemsbeskadigelser i tjenesten. Hvis man helt mistede øje, næse, øre, arm, hånd, lår, ben eller fod, blev for hvert lem på højre side godtgjort 600 caroli-gylden, for dem på venstre side derimod kun 500 gylden, og for en finger eller tå 30 gylden.

Derpå nød officererne et godt måltid mad sammen med kompaniets høje direktører, medens »den gemene mand blev givet et stykke ost og brød (hvilket han ville have) og en hollandsk skilling til kostpenge for hver dag, vi havde ligget, siden vi blev antaget. Derefter enhver bekommet sit gevær« og stillet op til parade. Så marcherede man til det sædvanlige udskibningssted Montalbaanstoren, »hvor der lå seks *ligters* (lægttere), en for hvert skib, som tilforn havde modtaget vores kister og køjetøj. Medens den store forsamling menesker, som stod på begge sider af gaderne, som vi marcherede igennem, og såsom kvindekønnet (som dog altid er blødhjertet) iblandt andre os beklagede, gik ej anderledes til, end som vi havde været nogle misdædere, der havde forbrudt livet«. Ved lægterne tog man afsked med familie, venner og bekendte under indtagelse af megen vin og brændevin og hvad dertil hører. Til slut blev skibsmandskaberne sejlet ud til deres skibe af lægtermændene.

»Den 11. oktober gik vi med vores kommandør, (som var en dansk mand, Lourens Nicolaes Dyrendahl kaldet), først over af



Ved Montalbaanstårnet i det centrale Amsterdam gik de forhyrede om bord i lægtene, som førte dem ud til selve de store ostindieskibe. Maleri fra 1687 af Abraham Storck. (Amsterdams Historisch Museum, Amsterdam).

At the Montalbaan tower in the centre of Amsterdam the seamen who had signed on went on board the lighters, which then sailed them out to the large East India ships. Painting from 1687 by Abraham Storck. (Amsterdams Historisch Museum, Amsterdam)

ligteren og i skibet BREDERODE, formedelst det var ej før klar at indtage os. Derefter lå vi og tog et parti af vores viktualie ind, såvelsom forvagede vores admiral for flåden, som var forordineret på vort skib. Den 13. oktober, efter at vores admiral tilforn var kommet om bord, begyndte det at blæse godt af den syd-østlige kant; belastede admiralen at hisse flaget op og skyde et kanonskud; siden at lette vores anker og gå under sejl«. Hvorpå de seks skibe forlod Texel.

BREDERODE var et fløjte- eller jagtskib på 666 tons, bygget i 1660 på kompagniets eget store værft i Amsterdam, og havde på denne rejse 168 personer om bord.³³ Efter en sørejse på lidt mere end syv måneder ankom BREDERODE til Colombo på Ceylon den 20. maj 1671. Jens Mortensen Sveigaard refererer derpå den formanende tale, som den meget erfarne guvernør Rijkloef van Goens den ældre samme dag holdt til de nyankomne. Her indledte han med at byde dem velkommen; derpå pålagde han dem for det første at ihukomme den ed, de havde aflagt for kompagniet inden afrejsen fra Amsterdam; for det andet beordrede han dem til at vogte sig for den indiske spiritus og lokale frugter; og for det tredje advarede han dem mod at ligge ude om natten eller sove under åben himmel om dagen, før de var blevet akklimatiserede, thi »ellers var der store sygdomme for os at vente«.

Hovedparten af Sveigaards omfangsrige beretning på 330 sider beskriver derefter hans oplevelser blandt de fremmedartede folkeslag og under de fjerne himmelstrøg i Indien, Bengalen, Persien, Arabien og Java fra 1671 til 1684. Skønt hvervet som soldat

kom Sveigaard allerede på udrejsen – og senere i Asien – til at gøre civil tjeneste som skriver, assistent og bogholder på mange forskellige steder i Asien. Blandt andet besøgte han de danske faktorier i Trankebar, i Bengalen og på Sumatra.

Hjemrejsen fra Asien mod Europa gik fra Ceylon den 18. januar 1684 via Kap det Gode Håb og skildpaddeøen Ascension og nord om Skotland og tog syv måneder ligesom udturen i sin tid. Man ankom til Texel den 23. august 1684. En uge efter ankomsten fik Jens Mortensen Sveigaard udleveret sine tre kister med en hel del privat gods, og den 15. september 1684 fik han udbetalt sin tilgodehavende hyre på det ostindiske hus, nemlig »1.725 caroli-gylden og nogle skillinger«. Den 16. oktober afsejlede han fra Amsterdam mod København på det københavnske fartøj SANKT JØRGEN, som var kommet fra Island. Daglange ventetider på nederlandske toldere og i nødhavn ved Rørøen nær Göteborg betød, at man først ankom til København den 3. november. Derfra afrejste han den 17. december over Sjælland til Kalundborg – medbringende flere aber, hvoraf den ene kunne en masse kunster. Efter et kort ophold på Samsø, ankom han til Århus juleaften og var endelig hjemme igen i Svejgård den 27. december 1684 efter tyve års fravær. Hermed slutter Jens Mortensen Sveigaard sin ostindiske rejseberetning, der er både velskrevet, detaljeret og interessant, men aldrig er blevet publiceret. Hans videre skæbne kendes ikke.

Jürgen Andersen 1644-1650

Publiceret blev imidlertid allerede i samti-

den to andre beretninger fra danske i VOC's tjeneste fra næsten samme tid. Det drejer sig om Jürgen Andersens og Volquard Iversens *Orientalische Reise-Beschreibung*, der i 1669 blev udgivet af den lærde Adam Olearius, som selv havde rejst i Asien. Både Jürgen Andersen og Volquard Iversen var født i den danske konges nordtyske hertugdømmer, og begge lod sig hverve af VOC til Asien. Og begge har efterladt sig omfattende rejsebeskrivelser.³⁴

Jürgen Andersen var født i Tønder i Slesvig omkring 1620 i jævne kår.³⁵ Han måtte søge sit udkomme i det fremmede og tjente som musketer i Tyskland under Trediveårskrigen. Derpå kom han til Nederland og lod sig hverve af VOC som sergent. I april 1644 gik Jürgen Andersen om bord på skibet DE WALVIS ved Texel, som afsejlede den 24. april, gik ud gennem Kanalen, ankrede en uge ved De Capverdiske Øer, ankrede to uger ved Kap det Gode Håb og ankom i november samme år – efter 6 måneders rejse – til Batavia på Java, VOC's asiatiske hovedkvarter, vore dages Jakarta. Der blev han som soldat i efteråret 1645 sat til at gøre tjeneste hos en af kompagniets højtstående embedsmænd, der skulle på inspektionsrejse rundt til de nederlandske handelspladser i Asien.

Først gik rejsen på skibet NASSAU til Vingurla på Malabarkysten og til det nærliggende portugisiske Goa. Derfra videre til Surat og over land til Agra (hovedstaden i Mogulriget). Derpå gik turen for Jürgen Andersen tilbage til Surat og derfra med skib med en last på 120 slaver til Mocca og videre til Gamron (også kaldet Bandar Abbas) ved indsejlingen til Persergolfen.



Titelblad som appetitvækker med asiatiske mærkværdigheder som elefant og palmetræer. (Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibung*, 1669).

*The title page as an appetiser with Asian oddities such as an elephant and palm trees. (Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibung*, 1669)*

Videre til Galle på Ceylon, derpå op til den lille danske by Trankebar på Coromandelkysten og til det nærliggende Pulicat med Fort Geldria. De næste stop var Malacca, Formosa og Deshima ved Nagasaki i Japan.

Efter opholdet der blev den nederlandske visitators skib angrebet og beskadiget af tre spanske fartøjer og måtte længe ligge til reparation ved det nederlandske Fort Zeelandia på Formosa. Jürgen Andersen blev i den periode af stedets guvernør Francois Caron kommanderet til sammen med 60 soldater at gå om bord i en stor kinesisk junker fuld af varer, destineret til Batavia. Den 3. oktober 1646 afsejlede junken fra Formosa, men allerede dagen efter strandede den på Kinas kyst. Jürgen Andersen reddede sig, selv om han ikke kunne svømme, i land sammen med kun fire andre. Også hans skibskiste med blandt andet hans optegnelser i blev forunderligt nok skyllet ind på stranden.

Jürgen Andersen og hans kollegaer blev straks taget som slaver af kineserne og sendt som gave til Canton, hvor de blev givet videre til en kinesisk general, der var beskæftiget ved forsvaret af Mingdynastiet mod de fremtrængende manchuer fra nord. I februar 1647 blev vore fem slaver imidlertid fanget af de sejrige manchuer. Jürgen Andersen blev nu taget med forbi den kinesiske mur og ud i Mongoliet. Men han flygtede, rejste mod vest og kom via Samarkand til Meschel i Persien i september 1647.

Da han havde god forstand på artilleri, trådte han i shah Abbas II's tjeneste i hovedstaden Isfahan. Han tog sig af skytset både i den nordlige grænsefæstning i Jeri-

van og på øen Hormuz ved Persergolfen. I juli 1648 ledsagede han shahen i krigen mod den indiske stormogul. Den følgende sommer deltog han blandt andet i belejringen af Kandahar.

Dernæst fik Jürgen Andersen sin afsked bevilget og rejste fra Afghanistan i en karavane til Bagdad. Derfra kom han via Mosul og Jerusalem, hvor han besøgte den hellige grav, til Aleppo og kom med et fransk skib via Kreta og Malta til Marseille.

Byen var imidlertid under karantæne, så han kunne ikke komme i land og fortsætte nordpå mod hjemmet. I stedet tog han til Italien, besøgte Milano, Venezia og Rom, hvortil han ankom den 8. juli 1650. Allerede en måned senere var han i Sydtyskland, og den 23. november 1650 nåede han tilbage til Gottorp i Nordtyskland – efter mere end seks års næsten uafbrudte eventyrlige rejser. Her slog Jürgen Andersen sig til ro og levede som embedsmand til sin død i 1679.

Volquard Iversen 1655-1670'erne

Den anden – mere kortfattede – rejseberetning i samme bog *Orientalische Reise-Beschreibung* fra 1669 er af Volquard Iversen. Han var også slesviger, idet han var født i Husum omkring 1630. Han blev udlært som bogbinder, og som sådan kom han til at arbejde i Amsterdam. Her hørte han om de gode muligheder i VOC's tjeneste og lod sig hverve af kompagniet som soldat. I april 1655 blev han så sendt afsted på skibet PRINTZ ROYAL og ankom i begyndelsen af året efter til Batavia. Hele Volquard Iversens femårs kontraktperiode forrettede han tjeneste på Molukkerne –

krydderiøerne Amboina, Ceram og Banda.


Efter endt tjeneste afsejlede han fra Batavia den 23. december 1661 med en flåde på syv skibe mod Europa; han selv var om bord på ARNHEM. Skibet var bygget på kompagniets værft i Amsterdam i 1654, havde en drægtighed på 1.000 tons og rummede ved denne lejlighed en ladning af 475.060 gyldens værdi.³⁶ Men i februar 1662 ramtes Iversens skib af en storm i Det Indiske Ocean og sank. Cirka 80 overlevende reddede sig i en båd og kom ind til Mauritius, hvor de i flere måneder gennemlevede en sand robinsonade. De blev dog omsider samlet op af et engelsk skib til Madagaskar. Der rømmede Volquard Iversen og kom i stedet om bord på et andet engelsk skib, som sejlede til Surat i Indien. Der gik han atter i VOC's tjeneste og oplevede blandt andet Surats plyndring af rebelske indere. I maj 1667 tog han sin afsked – efter 12 år i VOC's tjeneste – og kom via Batavia og Kap det Gode Håb tilbage til Nederland. I sommeren 1668 var han helt tilbage i sin fødeby Husum, hvor man længe havde regnet ham for død.

Fordi Volquard Iversen havde mistet sin højre tommeltot i en kamp i Asien, kunne han imidlertid ikke genoptage sit erhverv som bogbinder. I stedet trådte han påny i VOC's tjeneste i 1668. Han kom påny til Batavia, hvor han levede en beskeden tilværelse til sin død.

Selv om Jürgen Andersens og Volquard Iversens beretninger lyder fantastiske – og har lydt langt mere fantastiske i datiden! – er de nogenlunde typiske for de mange danskere, nordmænd og tyskere, som gik i VOC's tjeneste i Nederlandenes gyldne syt-

190 Das vierde Buch

Säßigen Brandwein. Unsere Zimmerleute stunden an den vier Ecken des Boths mit ihren Arten/wenn ihnen Zeit dauchte/die Lauen abzuhauen / sie warteten aber biß eine starke Welle kam/wie denn auch geschah/da hieben sie mit behendigkeit die Lauen los/und die Bölder schoben nach/ daß die aufgehende Welle das Both mit sich auf dem Schiff nehmen kunte/ aber das Both kam erst hart auff die Canonen/so wie aufwerffen wolten/ zusiehen/ daß wir uns befurchtetten/es möchte unten der Kiel hinweg gestossen seyn/daß wir also uns des Boths/darauff nehest/ Gott unsere einige Hoffnung stund/ auch nicht gebrauchen könten/ Gott aber half/ daß es ganz geblieben: und da noch eine Welle kam/hub sie das Both aus dem Schiffe in die See/ als wenns mit Händen abgesetzt wäre / domahls hatte sich der Sturm zimlich wieder geleet. Da nun das Both aufgesetzt/ sprungen ihet viel mit behendigkeit hinein / und stieffen vom Schiffe/ viel aber sprungen in die See und schwammen ans Both/daß unser 105. Personen hinein kamen/worvon das Both ganz erfüllet / andere unsere Ritbräder die nach schwammen/ künnten nicht eingenommen werden/ mußten ertrinken.



das Schiff gethet unzer mit vielen Viehe

Wir waren kaum einen Pistolenschuß vom Schiffe abgetrennt / da sank das herrliche Schiff mit köstlichen Mahren unter/daß nichts mehr davon zu sehen war. Es war jämmerlich anzusehen/daß die Menschen/so noch auff dem Schiff geblieben / das Viehe / Schweine/ grosse Hünner/ Enten/ Affen sich auff dem Wasser aufbreitete/einer hier der ander dort hin schwam/ und doch untergehen mußten. Diß geschah mit der Sonnen Untergang. Bald darauff

I 1662 sank ARNHEM i Det indiske Ocean. Efter med stort besvær at have fået sat båden i den hårde sø reddede 105 personer sig op i den. Men resten af besætningen og alle de levende dyr måtte overlades til druknedøden. (Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibung*, 1669).

*In 1662 the ARNHEM sank in the Indian Ocean. After launching the lifeboat with great difficulty in the rough sea 105 people managed to save themselves in it. The rest of the crew and all the livestock met their death by drowning. (Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibung*, 1669)*

tende århundrede. Begge rejsebeskrivelser må tillægges stor kildeværdi, fordi vi ved, at de bygger på skitser og optegnelser, som blev ført undervejs i Asien. Og fordi den samtidige udgiver, den lærde Adam Olearius, har underkastet både forfatterne og beretningerne en forbløffende moderne kildekritisk analyse inden publiceringen i 1669.

Blandt de mange interessante oplysninger, som kan findes i beretningerne, er forfatterens begrundelse for at træde i VOC's tjeneste. For det første var der tale om unge mænds almindelige eventyrlyst og interesse for at opleve fjerne egne. For det andet regnede de med muligheden for at kunne gøre en god og indbringende karriere i kompagniets tjeneste (som der var adskillige eksempler på). Og en tredje grund var, at kompagniet (til forskel fra mange andre af datidens foretagender, regeringer og så videre) var en sikker udbetaler af rettidig hyre. For eksempel tjente Volquard Iversen sin løn i Sydøstasien og Indien, og VOC udbetalte punktligt deraf hans fader hjemme i Husum 30 gylden om året.

Både Jürgen Andersen og Volquard Iversen endte dog med at være glade for blot at overleve strabadserne i kompagniets tjeneste. For eksempel Jürgen Andersen sejlede fra Nederland på et skib med 400 mand om bord; deraf døde 26 allerede i ildkamp mod kapere i Biskayen, yderligere 150 døde undervejs til Batavia; og af de 160, som altså ankom i live til Batavia, døde over halvdelen i løbet af de første to måneder på Java. Senere ved forliset på Kinas kyst overlevede kun 5 af de 60 soldater om bord. Og ved det sidste forlis i Indiske Oce-

an kom 105 mand i en båd, men 13 blev kastet overbord derfra for at lette båden, og af de resterende døde 5 af tørst. Den samlede overlevelsesprocent var således kun cirka 30%, (heri endda ikke medregnet de dødsfald af alle mulige andre årsager i løbet af de seks år, Jürgen Andersen var i Asien).³⁷

Hans asiatiske rejseberetning fra 1669 er ganske tidstypisk ved at beskæftige sig med byers og landes beliggenhed, flora og fauna, (især var han fascineret af elefanter, som han skrev en masse om), desuden om de forskellige asiatiske folkeslag, deres religioner, sæder og skikke, sygdomme, handel, teknologi og så videre.

At også datiden anså Jürgen Andersens rejseberetning for værdifuld, ses af det faktum, at allerede året efter den første tyske udgave blev der i Amsterdam trykt en nederlandsk oversættelse. Denne udgave var i kvartformat og forsynet med kobberstik.³⁸

Frederik Andersen Bolling 1669-1673

En tredje af den danske konges undersåtter, som har været i VOC's tjeneste, og som har skrevet en informativ ostindisk rejseberetning, er Frederik Andersen Bolling.

Han var født cirka 1645 i Norge og studerede teologi ved Københavns Universitet i 1660'erne. Da han ikke kunne opnå noget præstekald, blev han huslærer i den danske hovedstad, indtil han rejste udenlands og lod sig hverve som *adelsborst* hos VOC i 1669 i Amsterdam.³⁹ I Ostindien gjorde han først tjeneste som pikener, senere som rordrager i Batavia. Der blev han også antaget til at lære en nederlandsk

præst at læse hebraisk. Bollings boglige evner betød, at han efterhånden blev bogholder og som sådan med sin principal foretog en halv år lang rejse i 1672 til Canton i Kina og retur til Java. Ved præstens mellemkomst fik Bolling sin afsked fra kompagniet allerede efter tre års tjeneste og tilladelse til at rejse hjem.

På hjemrejsen blev hans skib i 1673 opbragt ved Sankt Helena af englænderne. Alle om bord blev holdt i fangenskab i fire måneder, indtil de blev sat i land på Irlands vestkyst og selv måtte klare sig videre. Til fods vandrede han gennem Irland og England og nåede omsider Amsterdam for at få udbetalt sit velfortjente tilgodehavende hos VOC. Det fik han bare ikke, kun den chokerende besked, at når et kompagniskib var gået tabt på hjemrejsen fra Asien, var de om bordværendes tilgodehavender også tabt!

Da Frederik Bolling derpå endelig kom til København i 1674, ernærede han sig påny som sproglærer og udgav i 1678 den allerførste engelsklærebog på dansk.⁴⁰ Samme år blev han sognepræst i Norge, hvor han døde i beskedne kår i 1685.

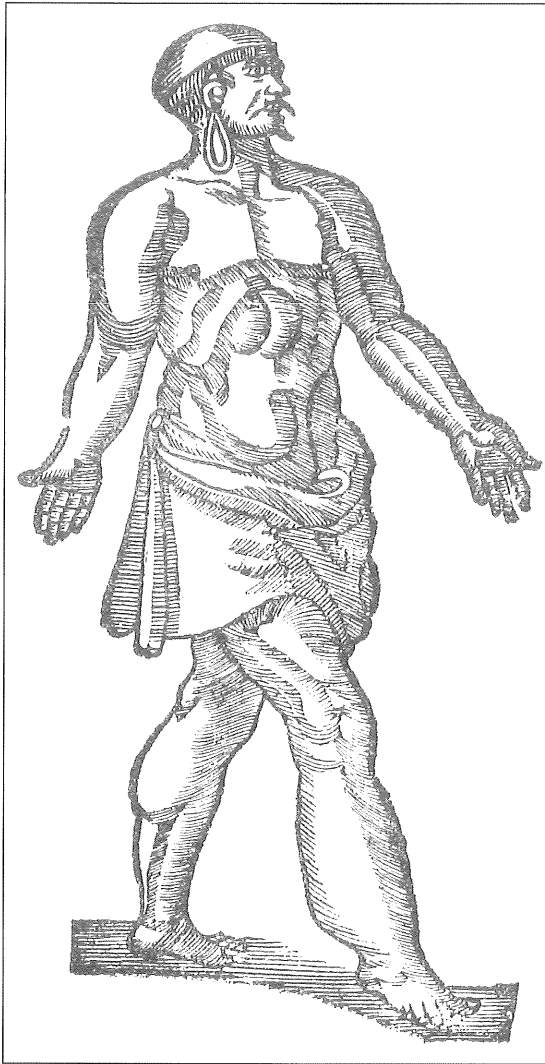
I 1678 udkom også Frederik Andersen Bollings *Oost-Indiske Reise-bog, hvorudi befattis hans Reise til Oost-Indien saa vel og Eendel Platsers Beskrivelse med en Andtall Hedningers Ceremonier, baade i deris Guds-Tieneste saa oc i deris Ecteskabs Begyndelse end og Negotierne med de regierendis itzige Hollandske Herrers Andkomst, Gage, Promotion og Politie udi Oost-Indien, diszligeste Hans Reise til Fæderne-Landen igien*, København 1678.⁴¹ På dens 96 sider gives blandt andet en glimrende detaljeret skildring af dagliglivet på den

lange sørejse. Bolling sejlede om bord på det næsten nye fartøj STICHT VAN UTRECHT, som var på 990 tons og førte 60 kanoner. Om bord var 339 danskere, englændere, franskmænd, nordmænd, italienere, polakker, højtykere, svenskere og nederlændere. De mange forskellige nationaliteter indebar, at der opstod kommunikationsproblemer; helt galt var det således med polakkerne, som simpelthen ikke kunne tale med nogen andre om bord. Måske har de 14 kvinder på skibet afstedkommet problemer af en helt anden art.

STICHT VAN UTRECHT afsejlede fra Texel i december 1669 og ankom – efter det sædvanlige par ugers ophold ved Kap det Gode Håb – til Batavia i juni 1670 efter 6 måneders rejse. Undervejs havde man haft 10 dødsfald om bord.

Frederik Bollings ostindiske rejsebog indeholder en værdifuld indgående beskrivelse af det nederlandske hovedkvarter i Batavia samt af mange andre nederlandske faktorer i Asien, særlig med henblik på den handel, som man foretog på de forskellige pladser. Bollings sproglige interesser afspejler sig i den latin-dansk-malajiske ordbog, som indgår i hans bog.

Foruden de to nævnte bøger udgav Bolling i 1678 også et lille skrift med den lange titel *Korte og Nyttig Underviissning om Passaet-Vinden baade fra Fæderne-Landen til Java og fra Java til Fæderne-Landen, foruden om den Vind Mousson udi Oost-Indien, det er De igien-nemtrængende Vinde, saa vel som om Den Naael Parallellen liggende under Compassens Rose*. Hæftets 34 tospaltede sider er dediceret til direktørerne for det danske ostindiske kompagni. Det videregiver de yderst



De eneste to illustrationer i Frederik Bollings ostindiske rejsebog viser indere, som med deres opsvulmede ben er plaget af elefantsyge. Bolling er vist nok den første, som overhovedet har beskrevet denne sygdom. (Frederik Bolling, *Oost-Indiske reise-bog*, 1678).



*The only two illustrations in Frederik Bolling's East India travel book portray Indians with swollen legs who are suffering from elephantiasis. Bolling was probably the first person ever to describe this illness. (Frederik Bolling, *Oost-Indiske Reise-bog*, 1678)*

værdifulde erfaringer, som nederlænderne – og Bolling – sad inde med vedrørende sejlads mellem Europa og Asien. Det hele er opdelt i fem såkaldte instrukser. Den første beskriver de fremherskende vinde mellem Danmark og Java måned for måned. Den anden beskriver, hvordan man skal sejle fra Danmark i maj måned og krydse ækvator i Atlanten ad det såkaldte vognsnor. Den tredje instruerer om, hvordan man i stedet skal forholde sig ved afsejling fra Danmark i høstens tid. Den fjerde handler om de skiftende monsunvinde i forskellige asiatiske farvande. Og den femte instruerer om kompassets misvisning og om kompasnåles rette stryging. Alle disse oplysninger var af største vigtighed for det danske ostindiske kompagni, som efter et have ligget i dvale i årtier netop i 1670'erne påny var begyndt at sende skibe til Asien.

Afslutning

I første del af artiklen er gjort opmærksom på, at en væsentlig del af VOC's søfolk og soldater i det syttende århundrede var den danske konges undersåtter. I anden del af artiklen er givet nogle konkrete eksempler på sådanne personer, som har skrevet om deres oplevelser i VOC's tjeneste.

Vi har altså beskæftiget os med danskeres trods alt beskedne indflydelse på VOC og Nederlandene. Men der gik så sandelig

en påvirkning den modsatte vej, som var langt mere betydningsfuld for modtagerlandet Danmark-Norge, placeret som det var i den europæiske periferi. Denne enorme nederlandske påvirkning vedrørte snart sagt alle sider af samfundslivet. Det er ikke stedet at komme ind på her, men som eksempler alene vedrørende oversøisk handel og søfart kan nævnes: Det danske ostindiske kompagni oktroy fra 1616 er næsten ordret skrevet af efter VOC's oktroy fra 1602; nederlandske eksperter i asiatisk handel og navigation blev kaldt til København for at hjælpe danskerne i gang; en hel del af kapitalen i de danske oversøiske handelskompagnier kom fra Nederlandene; de tre første guvernører i det danske faktori Trankebar på Coromandelkysten var nederlændere; en masse maritime låneord er kommet fra nederlandsk til dansk; de mest benyttede navigationslærebøger i Danmark-Norge var nederlandske; indtil midten af det syttende århundrede var der i Helsingør et nederlandsk stort kvarter, som gav sundtoldbyen kælenavnet Lille Amsterdam; og så videre og så videre.

Alt i alt må man sige, at forbindelserne og de gensidige påvirkninger mellem kraftfattet Nederlandene og periferistaten Danmark-Norge i det syttende århundrede var mange og stærke, ikke mindst hvad angår asiatisk handel og søfart.

Noter

- ¹ Artiklen er en omarbejdet version af et foredrag, holdt på konferencen »VOC 1602-2002. Noord-Zuid in Oost-Indisch Perspectief« i Vlis-singen den 22. juni 2002. – Jeg vil gerne takke Dr. Joost Schokkenbroek, Nederlands Scheep-vaartmuseum Amsterdam, for værdifulde kom-mentarer til en tidligere version af teksten.
- ² Alene VOC's arkiv fylder 14.911 pakker og bind; se arkivregistraturen M. A. P. Meilink-Roelofs et al., eds., *De archieven van de Verenigde Ostindische Compagnie 1602-1795*, Haag 1992.
- ³ Simon Hart, *Zeelieden te Amsterdam in de zeventiende eeuw. Een historisch-demografisch onderzoek*, in Mededelingen Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis, vol. 17, 1968, pp. 5-20, 60, (genoptrykt i S. Hart, *Geschrift en Getal*, Dor-drecht 1976, pp. 193-208).
- ⁴ P. C. van Royen, *Foreigners aboard the Dutch mer-chant marine around 1700*, in W. G. Heeres et al., eds., *From Dunkirk to Danzig. Shipping and Trade in the North Sea and the Baltic 1350-1850*, Hilversum 1988, pp. 395-397.
- ⁵ Arne Sundbo, *Af Varde og Hjertings Historie*, i Fra Ribe Amt, vol. 5, 1919-1922, pp. 72-74.
- ⁶ Se fx J. R. Bruijn et al., *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, vol. 1, Haag 1987, pp. 152-157; Jaap R. Bruijn & Els van Eyck van Heslinga, *Seamen's Employment in the Netherlands (c.1600-c.1800)*, i *The Mariner's Mirror*, vol. 70, 1984, pp. 7-20; C. R. Boxer, *The Dutch East-India-men: Their Sailors, their Navigators, and Life on Board, 1602-1795*, i *The Mariner's Mirror*, vol. 49, 1963, pp. 81-104.
- ⁷ Af den omfattende litteratur om tyske nævnes her blot et nyere bidrag, nemlig Cord Ebers-pächer, *Abenteurer oder Gastarbeiter. Deutsche Bedi-enstete in den niederländischen Überseekompanien im 17. und 18. Jahrhundert*, i Dick E. H. de Boer et al., eds., *In guete freuntlichen nachbarlichen verwantnus und hantierung. Wanderung von Personen, Verbreitung von Ideen, Austausch von Waren in den niederländischen und nord-deutschen Küstenregionen vom 13. bis 18. Jahrhundert*, Oldenburg 2001, pp. 425-440.
- ⁸ J. R. Bruijn & J. Lucassen, eds., *Op de schepen der Oost-Indische Compagnie. Vijf artikelen van J. de Hullu*, Groningen 1980, pp. 21-24, 130-131.
- ⁹ Carl Stenstrup, *Scandinavians in Asian Waters in the 17th Century: On the Sources for the History of the Participation of Scandinavians in Early Dutch Ven-tures into Asia*, i *Acta Orientalia*, vol. 43, 1982, pp. 69-83.
- ¹⁰ Venligst meddelt i brev den 1. juli 2002 af Ste-fan Deconinck, Universitetet i Gent, Belgien.
- ¹¹ J. R. Bruijn, *Zeevarenden*, i *Maritieme Geschie-den* der Nederlanden, vol. 3, 1977, p. 151.
- ¹² J. R. Bruijn, *De personeelsbehoefte van de VOC ove-rzee en aan boord, bezien in Aziatisch en Nederlands perspectief*, i *Bijdragen en Mededelingen betref-fende de Geschiedenis der Nederlanden*, vol. 91, 1976, pp. 244-245.
- ¹³ J. R. Bruijn, *De admiraliteit van Amsterdam in rus-tige jaren, 1731-1751. Regenten en financiën, sche-pen en zeevarenden*, Amsterdam 1970, pp. 144-145.
- ¹⁴ C. F. von der Recke, *Niels Juells Conduiteliste over Marinens Officcerspersonale Anno 1690*, i *Tids-skrift for Søværnen*, 1861, pp. 168-193 og 241-272.
- ¹⁵ Gerhard L. Grove, ed., *Til Orlogs under de Ruyter. Dagbogsoptegnelser af Hans Svendsen. En dansk Sømand i hollandsk Tjeneste fra 1665 til 1667*, København 1909.
- ¹⁶ Når databasen over alle VOC's 700.000 sømænd og soldater bliver færdig, vil man kunne foreta-ge præcise analyser. Se <http://voc.mindbus.nl> og www.nationaalarchief.nl.
- ¹⁷ Henvisninger til forordninger med videre fin-des i Degn & Gøbel, op. cit., side 153-158.
- ¹⁸ V. A. Secher, ed., *Corpus constitutionum danicæ*, vol. 3, København 1891-1894, p. 673; Danske Kancelli, B 244d Sager ang. Ostindisk Kompag-ni 1617-1648, V Skibsudrustning, 6 Skibet SANKT ANNA 1634-1638, a udredningsregn-skab 1634-1635, pp. 34a-35a.
- ¹⁹ Louis Bobé, *Personlige Forbindelser*, i Knud Fabri-

- cius et al., eds., *Holland-Danmark. Forbindelserne mellem de to Lande gennem Tiderne*, vol. 2, København 1945, p. 441.
- ²⁰ van Royen, *op. cit.*, pp. 394-400.
- ²¹ Steenstrup, *op. cit.*, pp. 80-82.
- ²² Hart, *op. cit.*, 1970, pp. 170-171.
- ²³ Vello Helk, *Dansk-norske studierejser fra reformationen til enevælden 1536-1660*, Odense 1987; Vello Helk, *Dansk-norske studierejser 1661-1813*, 2 vols., Odense 1991.
- ²⁴ Bobé, *op. cit.*, 440.
- ²⁵ Sølvi Sogner, *Ung i Europa. Norsk ungdom over Nordsjøen til Nederland i tidlig nytid*, Oslo 1994, især pp. 81-106; Sølvi Sogner, *Young in Europe around 1700. Norwegian sailors and servant-girls seeking employment in Amsterdam*, i Jean-Pierre Bardet et al., eds., *Mesurer et comprendre. Mélanges offerts à Jacques Dupâquier*, Paris 1993, pp. 515-532.
- ²⁶ J. R. Bruijn & E. S. van Eyck van Heslinga, eds., *Muiterij. Oproer en berechting op schepen van de VOC*, Haarlem 1980, pp. 148-163 og 35-39.
- ²⁷ J. E. Heeres, *Germans and Dutchmen on the Sea Routes to the East Indies before 1592/5. Adriaen Menninck and the Duke of Lauenburg, 1592*, i M. A. P. MeilinkRoelofs et al., eds., *Dutch Authors on Asian History. A Selection of Dutch Historiography on the Verenigde Oostindische Compagnie*, Dordrecht 1988, pp. 276-292; Henry Bruun, *Erik Lange*, i *Dansk Biografisk Leksikon*, vol. 8, København 1981, pp. 479-480.
- ²⁸ Ole Feldebæk & Ole Justesen, *Kolonierne i Asien og Afrika*, København 1980, p. 48.
- ²⁹ F. Lequin, *Het personeel van de Vernigde Oost-Indische Compagnie in Azie in de achttiende eeuw*, vol. 2, Leiden 1982, p. 505.
- ³⁰ Bobé, *op. cit.*, pp. 443-444.
- ³¹ Jens Mortensen Sveigaards *Ostindiske Reisis Beskrivelse ... (1665-1684)*, Ny Kgl. Samling, 134, folio; med *Appendix*, Ny Kgl. Samling, 135, folio.
- ³² I den følgende opregning er de mange beløbsangivelser udeladt.
- ³³ Bruijn et al., *op. cit.*, vol. 2, 1979, rejse nr. 1168.
- ³⁴ Jürgen Andersen & Volquard Iversen, *Orientalische Reise-Beschreibungen in der Bearbeitung von Adam Olearius, Schleswig 1669*, ed. Dieter Lohmeier, Tübingen 1980; cf. John Landwehr, *VOC, A Bibliography of Publications Relating to the Dutch East India Company 1602-1800*, Utrecht 1991, items nos. 311-312; cf. Peter Kirsch, *Deutsche Reiseberichte des 17. Jahrhunderts als Quelle für die niederländische Ostindiensfahrt*, i *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, vol. 13, 1990, pp. 57-82.
- ³⁵ Dieter Lohmeier, Jürgen Andersen, in *Biographisches Lexikon für Schleswig-Holstein und Lübeck*, vol. 10, Neumünster 1994, pp. 17-18.
- ³⁶ Bruijn et al., eds., *op. cit.*, vol. 3, 1979, rejse nr. 5491.
- ³⁷ Tilsvarende tal: F. Lequin, *A New Approach to the History of the Dutch Expansion in Asia. The Personnel of the Dutch East India Company in the XVIIIth Century*, i *Journal of European Economic History*, vol. 8, 1979, p. 435.
- ³⁸ *Beschryving der Reizen van Georg Andriesz, deur Oostindien en d'Eilanden, deur Sina, Tartarijen etc. Door Adam Olearius in de Hoogduitsche Tall uitgeg., en van J. H. Glazemaker vertaalt*. Jfr. Chr. Bruun, *Bibliotheca Danica*, vol. 2, København 1877/1961, p. 413.
- ³⁹ H. Ehrencron-Müller, *Forfatterlexikon ... indtil 1814*, vol. 1, København 1924, p. 481; Odin Wolff, *Nordmanden Frederik Bollings Reise til Ostindien i Aavene 1669-1673*, i *Journal for Politik, Natur- og Menneskekundskab*, vol. 3, 1817, pp. 97-127.
- ⁴⁰ Inge Kabell & Hanne Lauridsen, eds., *Frederic Bolling's Engelske Dictionarium. A Facsimile with Comments and Notes*, København 1989.
- ⁴¹ Også udgivet som Frederik Andersen Bolling, *Oost-Indisch reisboek, bevattende zijne reis naar Oost Indië, zoowel als de beschrijving van eenige plaatsen, met een aantal ceremoniën der heidenen, zoowel als ook van de negotiën, met der tegenwoordige regeeren- de Hollandsche heeren aankomst, gage, promotie en politie in Oost Indië. Desgelijks zijne reis terug naar het vaderland, Kopenhagen 1678*, uit het Deensch vertaald door Joh. Visscher, (=Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië, vol. 68, the Hague 1913, pp. 289-381). – I Det Kongelige Biblioteks håndskriftsamling (Ny kgl. Saml., 3061, 4to) findes en oversættelse af rejsebogen til islandsk.

Danes in the Service of the Dutch East India Company in the Seventeenth Century

Summary

In the seventeenth (and eighteenth) century the Netherlands were strongly dependent on the import of foreign labour. Thus every year thousands of foreigners came to the Dutch towns to look for work, among other places in the merchant fleet. A large number of these foreigners were subjects of the Danish king, coming from Denmark, Norway, Schleswig, Holstein and, up until 1660, Skåne.

Most of the Danish seamen were employed in the ordinary Dutch cargo or fishing trade together with many other foreigners, but in the specialized and very demanding whaling industry, for example, Danes comprised a significantly larger percentage of the crew.

The almost two thousand ships of the Dutch East India Company (VOC) which sailed to Asia between 1602 and 1795 also had many Danes on board. They were there both as crew members and as passengers in the shape of soldiers and craftsmen on their way to a posting in the Dutch trading stations and forts all around Asia.

On average foreigners comprised 40% of the sailors and 60% of the soldiers on the VOC's ships from Europe to Asia. Spot checks show that by the 17th century a very large number of Danes were employed on the ships, amounting to between 20% and 30% of all the foreigners. Their real importance for shipping was, however, greater than the bare figures might lead us to believe, since the Danes were for the most part able-bodied sailors and therefore of far greater value than their Dutch and other foreign colleagues, who often had no previous experience of shipping at all.

The Danish sailors usually served as ordinary seamen, and it was the exception rather than the rule if foreigners had a more responsible position on board.

Four Danes who served in the VOC in Asia in the 17th century have left behind an account of their experiences. Jens Mortensen Sveigaard was in the company's service from 1670 to 1684 as a scribe and a bookkeeper. Jürgen Andersen was employed from 1644 to 1650 as a soldier.

Volquard Iversen was a trained bookbinder and served in the VOC from 1650 until the 1670's, on the Moluccas amongst other places. Frederik Andersen Bolling was a theologian but worked for the VOC from 1669 to 1673 amongst other things as a bookkeeper.

The four accounts give an excellent impression of the preparations in the Netherlands before departure, of the ocean voyage itself, of service in Asia, and of the foreign peoples and countries. What is more they give an impression of the reasons for entering into the VOC's service, partly love of adventure, partly the opportunity to earn quite good wages and climb higher up the social ladder, and in some cases the lack of employment at home.

Although many Danes took employment in the Netherlands in the 17th century their influence on that country was not great. On the other hand the Netherlands as a power centre exerted an enormously strong influence on peripheral Denmark in all areas, not least in regard to shipping and trade.

