

Fælden ved Kap Verde

Piraterne kunne næppe begribe deres held. For da dagen gryede i bugten, hvor deres tre sørøverskibe lå ankret op, så de et tungt lastet handelsskib ligge lige for næsen af dem. Handelsskibet – en såkaldt fløjte – førte Dannebrog. Det var et velkendt flag for sørøverne, selv om de aldrig før havde set det så langt mod syd.

Kommandoer gjaldede, sejl blev sat, og kanoner bemanded. Nu skulle der erobres endnu et bytte. Men til sørøvernes overraskelse var fløjten endnu hurtigere. Et kanonskud bragede fra det danske skib, og sejlene blev sat på et øjeblik, mens ankret brusede op af vandet, halet ind af vågne mænd, der stod klar ved spillet. Fra sit skjul ved den nærliggende ø Gorée hørte det danske orlogsskib *Elefanten* kanonskuddet, og som svar på det aftalte signal kappede det sit ankertov. Med en god vind kom det hurtigt fri af øen med kurs mod sørøverne, mens skyts og søfolk stod klar ved kanonportene. Fra den anden ende af øen kom yderligere to store skibe brusende, danske *Christian* og *København*, og kampen kunne begynde.

Mens det største af sørøverskibene forsøgte at tage *Elefantens* vind, begyndte et mindre piratskib at skyde. På trods af skader lagde to af de danske skibe sig tæt på sørøverne, bordede dem, og en blodig nærkamp fulgte. Sørøverne kæmpede med næb



Ekspeditionen afgik fra Øresund i slutningen af november 1618.

Det findes der ingen billeder af, men måske har det mindet om dette samtidige billede af et dansk skib på vej ind i sundet. Malet af Cornelis Vroom (1591-1661).

**|| Arne Magnussen/
Museerne Helsingør**

og klør, men måtte til sidst stryge flaget og overgive sig.

Det største af sørøverskibene var kommet til at placere sig farligt, lige mellem *Elefanten* og *Christian*, og de forsøgte derfor at forhandle. En løjtnant sejlede over til den danske ekspeditionsleder Ove Gedde, men da piraternes besked blev fundet fyldt med ”mangel og skælmeri”, blev den afvist, og kampen fortsatte. Søslaget blev dog afgjort uden yderligere vold – efter at besætningen på *Elefanten* havde spillet på trompeter og trommer og gjort klar til at borde, overgav piraterne sig, og både det store og lille sørøverskib var nu på danske hænder. Det tredje skib løb på grund, og besætningen flygtede ind i landet. Inden da havde de dog tændt lunten til en krudtladning, som sprang i luften og dræbte omkring 40 lokale fra kysten, der var gået ombord for at undersøge skibet.

De to tidligere piratskibe var en værdifuld tilføjelse til den danske ekspedition, der skulle langt endnu. Det store piratskib ved navn *Lion d'Or*, altså guldløven, blev omdøbt til *Patientia*, som betyder tålmodighed eller udholdenhed – et passende navn til et erobret skib, der skulle tæmmes som en del af en større flåde. Den mindre jagt fik navnet *Jægeren*. *Patientia* var et stort og nybygget skib med mange kanoner, eller som den danske leder udtrykte det: ”på alle måder ganske vel monteret”. Det var endda, ligesom de danske skibe, forstærket med et ekstra lag planker for bedre at kunne klare sejladserne i de tropiske farvande. Her var skibene særligt udsat for angreb fra pæleorm, som er en borende musling, der kan lave gange i skibets tømmer. På skibet fandtes også en lille mølle til at kværne korn til mel, en bageovn og endda en smedje.

Som prise – altså lovligt erobret – var skibene egentlig kongens ejendom, men Gedde beholdt dem i flåden – han var udmærket klar over, at der kunne blive brug for flere gode skibe på den lange ekspedition. De brugte derfor halvanden måned på at sætte skibene i stand, købe proviant og vand fra land og forhøre piraterne og deres kaptajn, Samuel Fischer. Undervejs forsøgte Fischer at flygte ved at springe fra agtergalleriet på bedste filmiske vis – han blev dog fanget igen og derefter tortureret og tvunget til at underskrive en tilståelse for alle sine tidligere erobringer som pirat. Han slap dog for at blive henrettet, hvilket ellers var almindeligt, for de nederlandske købmænd ombord gik i forbøn for ham – hvorfor vides desværre ikke, men forløbet kan sætte tanker i gang om, hvorvidt den danske udlægning af forløbet med sørøvere nu også stemmer. Var det snarere den danske ekspedition, der agerede sørøvere?

Under alle omstændigheder kunne ekspeditionen nu fortsætte med både ekstra skibe og mere mandskab. Ud over de to piratskibe havde et større antal af mandskabet nemlig accepteret at blive en del af den kongelige danske ekspedition, mens piraternes kaptajn måtte henslæbe den kommende tid i jern. Den 8. april 1619 lettede flåden anker, og ekspeditionen gik sydpå – for første gang nogensinde mod Asien!

Ekspeditionen var en ny begyndelse i danmarkshistorien. I det tidlige 1600-tal begyndte Asien at fylde markant mere i bevidstheden hos magthavere, købmænd og borgere i Danmark, og siden da har verdensdelens økonomiske betydning kun taget til. Selv om man i princippet kan tage turen fra Ove Geddés hjem i Skåne til kejserens palads i Beijing over land, er historien om den asiatiske handel i høj grad en historie om dansk søfart i de sidste 400 år. Menneskehedens største maskine, det oceangående skib, har lige siden den første ekspedition i 1618 stået for hovedparten af transporten mellem Danmark og Asien, uden tegn på at hverken værdi eller volumen blev mindre med tiden. Derfor handler denne bog om en række af de asiatiske begyndelser i danmarkshistorien, der har skabt og fortsat skaber stor velstand på tværs af verden.

En plan for peber og prestige

Forberedelserne til den asiatiske ekspedition var begyndt flere år før sammenstødet med piraterne. Den entreprenante kong Christian 4. (1577-1648) fulgte nemlig godt med, da nye nederlandske og engelske handelskompagnier begyndte at udfordre den tidligere spanske og portugisiske opdeling af verden uden for Europa. I 1494 havde kongerne af Spanien og Portugal med paven's hjælp aftalt at dele verden op efter en nord-syd-gående linje midt

igennem Atlanterhavet. Linjen fortsatte på klodens modsatte side, men dens placering blev endeligt fastlagt i 1529. De to europæiske handelsstormagter havde på den måde delt verden op imellem sig – en aftale, der forudsigeligt nok hverken blev værdsat de øvrige europæiske stater eller af de mennesker, der allerede boede i de nyslåede iberiske interessesfærer.

Tordesillastraktaten, som opdelingen blev kaldt, var medvirkende til en hektisk kolonisering af Nord- og Sydamerika fra primært spansk side, og en markant handel og kolonisering i Asien fra portugisisk side. Men i årtierne omkring år 1600 blev denne iberiske dominans udfordret af nordvest-europæiske magter – i første omgang Nederlandene, dernæst England og nu altså også det sammensatte dansk-norske rige, som Christian 4. regerede over.

Disse store bevægelser fremmede en særlig type iværksættere, som den dansk-norske forfatter Ludvig Holberg (1684-1754) nedsættende kaldte ”projektmagere”. Med det ord mente han personer, som fremsætter vilde projekter, der især rummer fordel for projektmageren selv. Man kunne især møde dem ved Europas hoffer, hvor de fremlagde planer for ny handel, ekspeditioner og undersøgelser. Undertiden kunne dygtige projektmagere skabe store bevægelser, men ofte førte det ingen steder. Allerede i 1592 kom to nederlandske projektmagere til Danmark med planer om at bryde Portugals monopol på sejlads i Ostindien. De søgte, sammen med en dansk adelsmand og alkymist, at gøre den 15-årige Christian 4. interesseret i at skabe et stort handelskompagni, der ud over Grønland også skulle sejle på Kina og Japan. Det lykkedes ikke, men planerne var lige i tidens ånd.

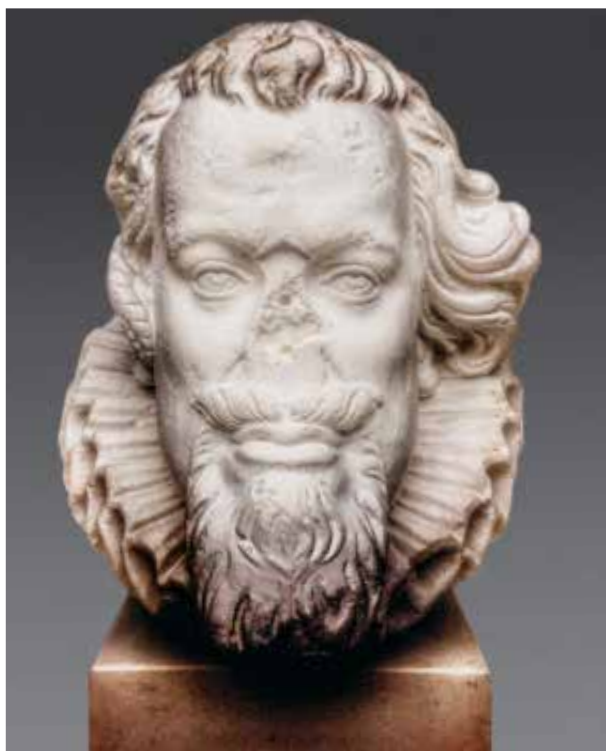
Nogle år senere, i efteråret 1617, ankom et forunderligt projektmager-selskab til Frederiksborg Slot.

Det var den nederlandske eventyrer Marcelis de Boshouwer (-1619), hans gravide hustru, der stammede fra øen Ceylons elite, samt en stor, mørk, langhåret og langskægget mand i fremmedartet tøj. De Boshouwer havde tidligere været handelsassistent i et nederlandsk handelskompagni, men denne dag mødte han kong Christian 4. med så flotte titler som prins af Migomme, Herre af den Gyldne Sols Orden, krigsrådspræsident og meget andet.

De Boshouwer kom som udsending fra kejseren af Candy et rige i den østlige del af øen Ceylon – det nuværende Sri Lanka. Med sig havde han et udkast til en aftale med den danske konge, og han kunne fremvise sin kejserlige fuldmagt, der gav ham ret til at forhandle om militær hjælp til sin herre Senerat Adassin (regerede 1604-1635), kejseren af Candy. Samtidig gjorde de Boshouwers erfaring og tydelige viden om forholdene i Asien indtryk ved det danske hof. Han havde været i Asien siden 1611, hvor han havde deltaget i det komplicerede spil om handel og militærmagt mellem nederlændere, portugisere og lokale magthavere, og nu havde han altså medbragt et tilbud til den stærke, nu 40-årige kong Christian 4.: Hvis kongen ville hjælpe kejseren med militær magt, ville kongens købmænd til gengæld få en årrække med monopol på den rige krydderihandel på Ceylon.

Tilbuddet kom på et godt tidspunkt. For to år tidligere, i 1615, havde to nye nederlandske projektmagere trodset afvisningen fra 1592 og atter forsøgt at gøre Christian 4. interesseret i dansk handel på Asien – og denne gang lykkedes det. Kongen gav derfor i 1616 tilladelse til at oprette et kompagni i København, der skulle udstyres med et kongeligt monopol på al dansk søfart og handel fra Kap det Gode Håb og i alle områder mod øst helt frem til den amerikanske Stillehavskyst! Kongens brev var nær-

Christian 4., der var konge fra 1588 til 1648, er nok det tætteste, Danmark er kommet på en kejser. Hans på en gang ekstreme interesse for detaljen og store fokus på international politik og prestige kunne have sendt historien om hans regeringstid i vilde retninger, hvis ikke nederlag og mangel på kapital var kommet i vejen. Afstøbning af buste af Christian 4. fra 1614. || Den Kgl. Afstøbningssamling/ Wikimedia Commons



mest en dansk udgave af Tordesillastraktaten – en opdeling af verden efter majestæten's forgojdtbefindende, om end den naturligvis kun gjaldt for kongens egne undersåtter. Kort inden de Boshouwer og hans eksotiske følge – som nok var de første besøgende fra Ceylon i Danmark nogensinde – kom i audiens hos kongen, var Det Danske Ostindiske Kompagni således blevet stiftet som Danmarks første aktieselskab. Men på trods af denne markante nye selskabsform og Christian 4.s insisteren på, at hans adel og storkøbmænd burde investere i selskabet, var det svært at skaffe kapital til en så fjern ekspedition. Netop derfor passede de Boshouwers tilbud svært godt ind i planerne, for et monopol fra kejseren burde sikre en bedre handel med og profit fra de værdifulde krydderier fra Østen.

I foråret 1618 blev en formel traktat underskrevet af den dansk-norske konge samt af de Boshouwer på vegne af kejser Senerat Adassin af Ceylon. Aftalen lød, at et fuldt udrustet orlogsskib med 300 soldater ombord skulle sendes fra Danmark til Ceylon som led i et syvårigt militært forbund. De europæiske skibe på denne tid var teknologisk overlegne og var således et stærkt magtredskab for kejseren. Han skulle selv betale for udrustningen af skibet, over 90.000 rigsdaler, ved ankomsten til Ceylon.

Til gengæld for den militære hjælp skulle Det Danske Ostindiske Kompagni have 12 års monopol på handlen på Ceylon. Det var en dyr udrustning, men der var også potentielt store summer på spil. Krydderierne fra Østen var både populære, bredt eftertragtede og dyre. I 1620 blev der brugt omkring 3.500 tons peber, 250 tons nelliker og 225 tons muskat i Europa, så der var penge at tjene, både for driftige monarker og undersætter, selv om den nødvendige investering var både gigantisk og risikabel. Selv hvis ekspeditionen lykkedes og skibene kom tilbage med lasten fuld af krydderier, skulle de kostbare varer også afsættes, og det var en stor opgave for de på det tidspunkt ret små byer i Danmark. Omkring ekspeditionens begyndelse boede der omkring 15.000 mennesker i København, mens der i de største provinsbyer som Aalborg, Aarhus, Odense, Helsingør og Malmø blot boede 5.000 mennesker i hver.

Men ønsket om profit var ikke den eneste bevæggrund for at indgå traktaten. Christian 4.s valgsprog, *Regna firmit pietas* – fromhed styrker rigerne – var ikke valgt for sjov, som hans tids intensive forfølgelser af forestillede hekse understreger. Så traktaten inkluderede også retten til kristen mission på Ceylon. Det endte dog med ikke at blive

relevant på grund af den senere udvikling – men det er svært at forestille sig andet, end at det blev taget ganske seriøst ved hoffet i København.

Som kongens betroede udsending og leder af ekspeditionen valgte Christian 4. den unge skånske adelsmand Ove Gedde. Han fik den øverste kommando over både de 300 soldater, der skulle stilles til rådighed for kejseren af Candy, samt for de mange søfolk, officerer og adelsmænd ombord. Senere historikere har ofte undret sig over Geddes unge alder – set med moderne øjne virker det forunderligt at sætte en 24-årig admiral i spidsen for en flåde af skibe med hundredvis af mennesker ombord. Men ser vi på samtidens aktører, virker det mere almindeligt. Den hamborgsk-danske storkøbmand Johan Braem (1595-1646), der senere investerede i Ostindisk Kompagni, var kun 21 år, da han drev en handelspost og forretning i Lissabon. Som 25-årig blev han endda direktør for Det Grønlandske Kompagni. Den senere københavnske borgmester Mikkel Vibe (1565-1624) var også kun 20 år, da han blev sendt afsted på vigtige forretningsrejser til England og Spanien. Tillid til et ungt menneskes evner og vilje betød tydeligvis mere end den formelle uddannelses varighed.

Men Gedde, født i 1594 i Tommerup, var ovenikøbet ualmindeligt veluddannet. Efter tre år på Sorø Adelige Skole uddannede han sig på universiteterne i Leipzig, Jena og Wittemberg, der blev afrundet med militær uddannelse og praktisk erfaring i krig i Nederlandene. Vel hjemme i Danmark igen blev han sekretær i Danske Kancelli, hvor han havde meget at gøre med kongens kansler. Herfra blev han udnævnt til leder af den vigtige, nye ekspedition.

Sammen med Ove Gedde fik ti andre unge adelsmænd højtstående poster i ekspeditionen, men af disse kom kun én hjem igen. Lidt længere nede i

hierarkiet stod de mange nederlandske skippere og styrmænd, hvoraf mange havde tidligere erfaringer med sejlads på Asien for det nederlandske kompagni Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC). Dertil kom hundredvis af danske, nederlandske og andre søfolk med meget forskellige mål af søkyndighed.

Endelig medtog skibene også 300 soldater, hvoraf mange var hvervet fra de tyske riger. Der er desværre ikke bevaret besætningslister for ekspeditionen, men det har altså sandsynligvis været i omegnen af 800 mennesker, som den unge Gedde nu skulle føre afsted til Asien.

At få så mange mennesker sikkert afsted, og endda på en ekspedition, der skulle længere bort, end noget skib under Dannebrog endnu havde sejlet, krævede store forberedelser. De nærmest endeløse lister over forsyninger, materialer og forråd, der stadig er bevaret, afslører, hvordan en ekspedition til det fjerne Asien ikke kun handlede om gode skibe og sikker navigation. Ekspeditionens succes afhang i lige så høj grad af det omgivende system: Skibe af tilstrækkelig størrelse skulle være tilgængelige og hertil uddannede søfolk i rigeligt tal til at bemane dem; officerer, navigatører, præster, læger, kokke, forsyningsfolk, sejlmagere, tømmere og krigere. Skibene og mandskabet skulle bevæbnes med kanoner, svingbasser, geværer, huggarter samt krudt og kugler – alt sammen resultatet af en omfattende og specialiseret produktionsproces. Dertil skulle der produceres rigeligt med tømmer, sejldug, flag, kilometervis af reb i forskellige dimensioner, blokke, tjære, kunsthåndværk til udsmykning, småbåde og meget andet for at holde skibene sejlene – der var arbejde til et hav af håndværkere, handelsfolk, bønder og mange andre.

Endelig skulle der rigeligt med mad og drikkevarer ombord til de mange hundrede mand, der skulle opholde sig på de små flydende øer, som skibe også er. I en tid før kølefaciliteter var det en udfordring at holde maden frisk til de lange sejladser. Selv om det var meningen at proviantere undervejs, måtte man forvente måneder til søs uden landkending. Store fade, altså tønder, blev fyldt med ferskvand og øl, og dertil kom spanske og franske vine, brændevin, olie og vineddike. Der blev slæbt tonsvis af beskojter, smør, saltet flæsk, oksekød, torsk, laks, ål, gryn, ærter, oste, krydderier og meget andet ombord, som var kosten i de kommende år. Levende dyr kom også med, fx på *Elefanten*, der medbragte seks lam og 12 par høns. De har sandsynligvis opholdt sig i bure på dækket. Dertil kom mængder af brænde til at tilberede maden samt voks- og tællelys og alverdens sager, som kræver nærmere forklaring for at forstå, hvorfor de skulle bringes halvvejs rundt om jorden. Det gjaldt fx et antal fåreskind, som skulle bruges til at lægge på kanonerne, når de var skudt for varme til at håndtere!

Den mest specialiserede vare, der blev bragt ombord på den *ostindianske flåde*, som den bliver kaldt i kilderne, var navigationsinstrumenter. Det omfattede forskellige astronomiske vinkelmålingsinstrumenter, der kunne måle højden af himmellegemer over horisonten, så man kunne beregne skibets breddegrad. Dertil kom kompasser og tabeller over den forventede misvisning, som på lange rejser kunne være ganske stor. Misvisningen opstår ved, at der er forskel på Jordens geografiske og magnetiske nordpol. Det skal navigatøren tage højde for, afhængigt af hvor man befinder sig på kloden. Store kikkerter af elfenben med indbyggede kompasser skulle bruges til at skaffe viden om, hvad der var i nærheden, mens timeglas skulle hjælpe

med at holde styr på tiden og vagterne ombord. Blylod i lange liner blev brugt til at bestemme vanddybden, og sandsynligvis har der også været både jord- og himmelglobus ombord. Endelig var der søkortene – en teknologi i stor udvikling i denne tid. De omfattede både kort set ovenfra, som vi kender det i dag, men også tegninger af kyster set fra havet, kaldet landtoninger.

Den opbyggende flåde

Selv om selve skibene naturligt nok var en stor post i budgettet til ekspeditionen, var udrustningen og forsyningernes andel også betydelig. Og her gemmer der sig en anden fordel for de riger, der formåede at sende handelsekspeditioner afsted til fjerne lande. For selv om det var vanskeligt for kompagniets allerøverste leder, Christian 4., at få rigernes formuende borgere til at punge ud, så kom investeringerne dem indirekte til gode. For pengene sat i Ostindisk Kompagni forsvandt ikke ud i ingenting. En meget stor del af midlerne gik direkte tilbage i samfundet, stimulerede landbrug, håndværk, produktion og handel og var derved med til at bygge rigernes økonomiske formåen op, allerede inden ekspeditionen var kommet afsted. Det bliver tit glemt i beregninger af, om de store handelskompagnier og dristige ekspeditioner i tidlig moderne tid kunne betale sig.

Men spørgsmålet var, om der inden for kort tid kunne leveres tilstrækkelige forsyninger og hverves nok mandskab, så hele flåden kunne blive klar til afgang på samme tid? I dette tilfælde viste det københavnske område sig fra sin bedste side. Takket være byens status som handelscentrum, bogstaveligt navngivet Købmændenes Havn, og takket være orlogsflådens krav i tidens mange krige kunne byen og oplandet levere det nødvendige. Særligt orlogs-