

# Snart seglar Duyfsken igen

## Replikbygge av ett holländskt 1600-talsfartyg

AV GÖRAN EKBERG

### Ostindisk handel

År 1606 då *Duyfsken* nådde den australiensiska kontinenten hade Nederländerna som nation betraktat endast existerat i några år. 1579, efter nära elva års strider mot Spanien, delades "lågländerna" upp i två områden, Arras-unionen och Utrecht-unionen. Den stat som formades av Utrecht-unionen fick namnet Republiken Förenade Nederländerna men var också känd under namnen "the Dutch Republic" och "the States-General". Befolkningen i landet kallades "hollanders" fram till engelsmännen började kalla dem "the Dutch".

1581 deklarerade det nya landet sin självständighet gentemot den spanska överhögheten. Den nyvunna friheten medförde dock att de holländska handelsmännen utestängdes från den lukrativa ostindiehandeln som kontrollerades av portugiserna. Holländarna försökte då finna egna vägar till ostindien. Först försökte man finna en segelrutt dit genom att segla norrut, men insåg snabbt att detta var ett omöjligt projekt.

I april 1595 avseglade en expedition ledd av Cornelis Houtman söderut för att hitta vägen till den gyllende handeln genom att följa en rutt som upptäckaren Jan Huyghen van Linschoten hade publicerat. Linschoten hade deltagit i den portugisiska handelsflotta som seglat till ostindien 1588 och hade då fört anteckningar om resvägen. I augusti 1597 återvände Houtmans expedition till Holland med en last av värdefulla varor samt med ett handelstraktat med sultanen av Bantam på Java.

1602, efter problem med ett flertal holländska handelskompanier samt ett antal skärmytslingar med spanska och portugisiska flottor, beordrade "the States-General" att alla små handels-

I Fremantle, strax söder om Perth på Australiens västkust, byggs en replik av det holländska fartyget *Duyfsken* som 1606 var det första som hade landkänning med den australiensiska kontinenten. Under 1999 beräknar man att kunna sjösätta den nya *Duyfsken*.

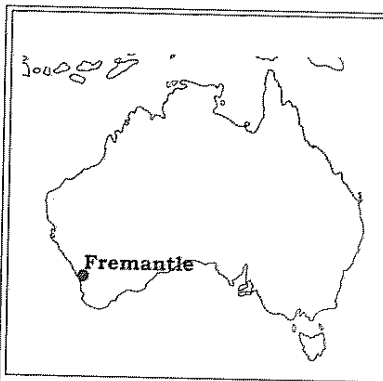


På gården utanför Western Australia Maritime Museum pågår byggandet av 1600-talsfartyget *Duyfsken*. I september 1997 hade man börjat lägga i bottenstockarna och hunnit lägga ca tio bordläggningssvarv. Foto: Göran Ekberg.

kompanier i det nederländska riket skulle sammanslås till ett stort. Med detta hade det holländska ostindiska kompaniet skapats. Med denna koncentration av handeln uppstod behovet av fartyg som kunde fungera som skydd åt konvojerna och som även kunde göra de upptäcksresor kompanierna genomförde för att finna nya marknader för sin handel.

### Duyfsken och hennes resor

*Duyfsken* byggdes 1595 i Nederländerna som ett litet, 22-24 meter långt, snabbt och lättbestyckat fartyg som förmodligen var avsett för att frakta små värdefulla laster samt göra spaningsinsatser för kompaniet. Man räknar med att hon hade en besättning på om-

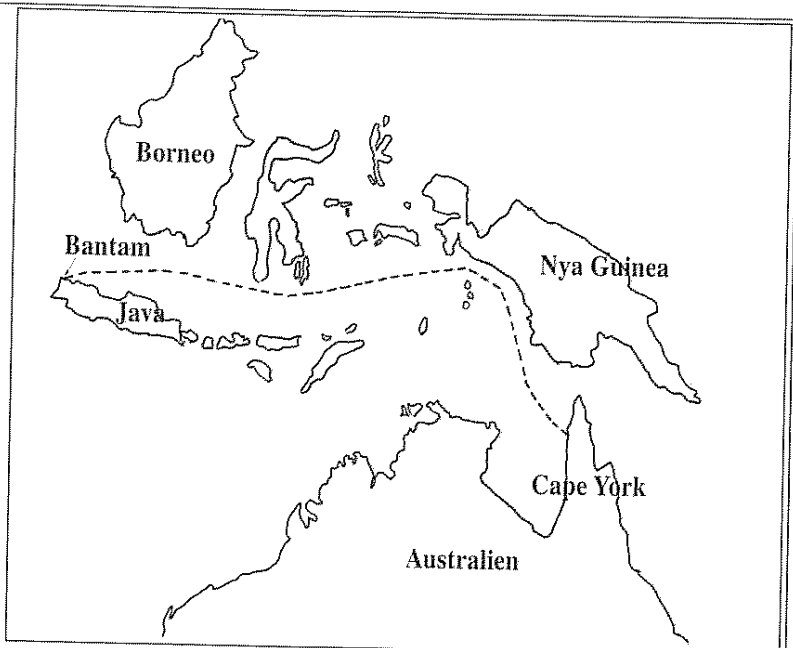


Repliken av 1600-talsfartyget *Duyfken* byggs i Fremantle på Australiens västkusten.

kring 20 man och en lastkapacitet på cirka 50 ton. 1601 utsågs hon till ett av de spaningsfartyg som skulle följa med det holländska kompaniets flotta till Spice Islands. Kryddöarna var det gamla namnet på det område som vi idag kallar Moluckerna. Två år senare sändes *Duyfken* ut på ännu en resa till Spice Island. Kapten ombord på fartyget var Willem Janszoon. Omkring nyår 1604 anländer den stora flottan av fartyg till Bantam på Java. *Duyfken* deltar lite senare på året i återtagandet från portugiserna av fortet Van Verre, på ön Ambon i nuvarande Indonesien.

Senare under 1605 beslutades att *Duyfken* skulle rustas för att göra en ganska farlig spanings/upptäcksresa österut för att hitta nya handelsmöjligheter i området kring nuvarande Nya Guinea. Hon rustades för denna färd i Bantam i slutet av 1605. Tidigt året efter avseglade hon, fortfarande med Willem Janszoon som befälhavare, sydost från Bantam till Kei Island och sen vidare längs den södra kusten av Nya Guinea, vidare genom de grunda vattnen runt False Cape för att till slut fortsätta östsydost tills man nådde och kartograferade kusten av Cape Yorkhalvön i Australien. Under hela expeditionen fick besättningen utstå mycket hårda påfrestningar och vid den lilla expedition man gjorde vid landkänningen berättar källorna att åtta besättningsmän dödades och äts upp av kannibaler. Man hittar inga nya handelsmöjligheter och kontakterna med de infödda blir som man kan förstå inte särskilt positiva.

Janszoon anser att man har misslyckats med resan och återvänder till mer civiliserade trak-

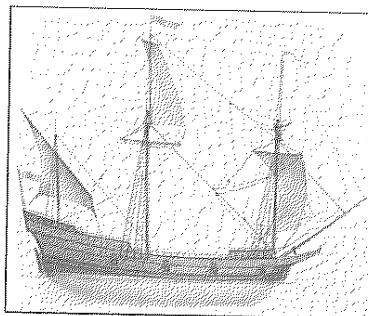


Den sträcka *Duyfken* 1606 seglade från Bantam till Cape York i norra Australien.

ter. Vid återkomsten till Bantam blir han dock till sin stora förvåning hyllad som en hjälte. Han belönades för sina insatser och slutade sina dagar som amiral i den holländska flottan. *Duyfken* kan 1607 eventuellt ha gjort ytterligare en resa österut till Australien men källorna är i detta fall lite diffusa. Vad som däremot är historiskt belagt är att hon 1608 var inblandad i en sjöstrid mot flera spanska skepp och att hon vid en botteninspektion några månader efter denna händelse ansågs vara i så dåligt skick att hon inte var möjlig att reparera. Vad som hände med henne efter detta är okänt.

## Projektet

När repliken av Kapten Cooks fartyg *Endeavour* i april 1994 stod klar i Fremantle ansåg många av de inblandade att man ville fortsätta att bygga fartygsrepliker för



Rekonstruktionsritning av *Duyfken*. Foto: *Duyfken* 1606 Replica Foundation.

att hålla den nyvunna kunskapen om detta vid liv. Av denna anledning grundades 1995 en stiftelse med namnet "The *Duyfken* 1606 Replica Foundation". Stiftelsens mål är:

- # att bygga en så exakt kopia som möjlig av det ursprungliga fartyget.

- # att forska i *Duyfkens* historia.

- # att underhålla den kunskap som finns i landet då det gäller byggande av fartygsrepliker.

- # att när fartyget är färdigbyggt återupprepa den resa som *Duyfken* gjorde 1606.

På gården utanför Western Australia Maritime Museum i Fremantle har man byggt upp en anläggning där fartyget byggs och där besökare på nära håll kan ta del av fartygets framväxande. Budgeten för hela projektet är omkring 25 miljoner kronor. Pengarna kommer uteslutande från ickemuseala sponsorer. Museet sponsrar projektet med kontorslokaler samt en del specialkunskaper. Sedan starten av stiftelsen har flera personer bedrivit forskning om hur det ursprungliga fartyget såg ut. Det finns inga originalritningar kvar från den aktuella tiden, varför man istället tvingats att rekonstruera *Duyfken* på ritbordet. Lite hjälp på vägen fick man 1996 då man i Wadden See i nordöstra Holland hittade ett fartygsvrak som var från samma tid som *Duyfken*.

För att kunna göra rekonstruktionsritningarna har man dessutom studerat tidstypisk konst, byggnadskontrakt som berättar om fartygsmått och det materiel som skulle användas, resterna av de holländska fartyg från den aktuella tiden som grävts ut arkeologiskt, loggböcker och andra dokument som kan berätta om fartygens seglingsförmåga. Man har också konstruerat datamodeller av fartyget för att testa dess uppträdande och stabilitet. När alla dessa data hade lagts samman till en slutgiltig ritning kunde man i januari 1997 äntligen sträcka kölen till fartyget.

Virket till bygget har huggits i ekskogarna i den Baltiska regionen. Man använder traditionellt material och gamla skeppsbyggnadsmetoder. Fartyget kommer att få en längd på 24 meter och en bredd på 5,6 meter. Hon kommer att få tre master med råsegel och toppsegel på för- och stormasten samt ett latinsegel på mesanmasten.

## Duyfken idag

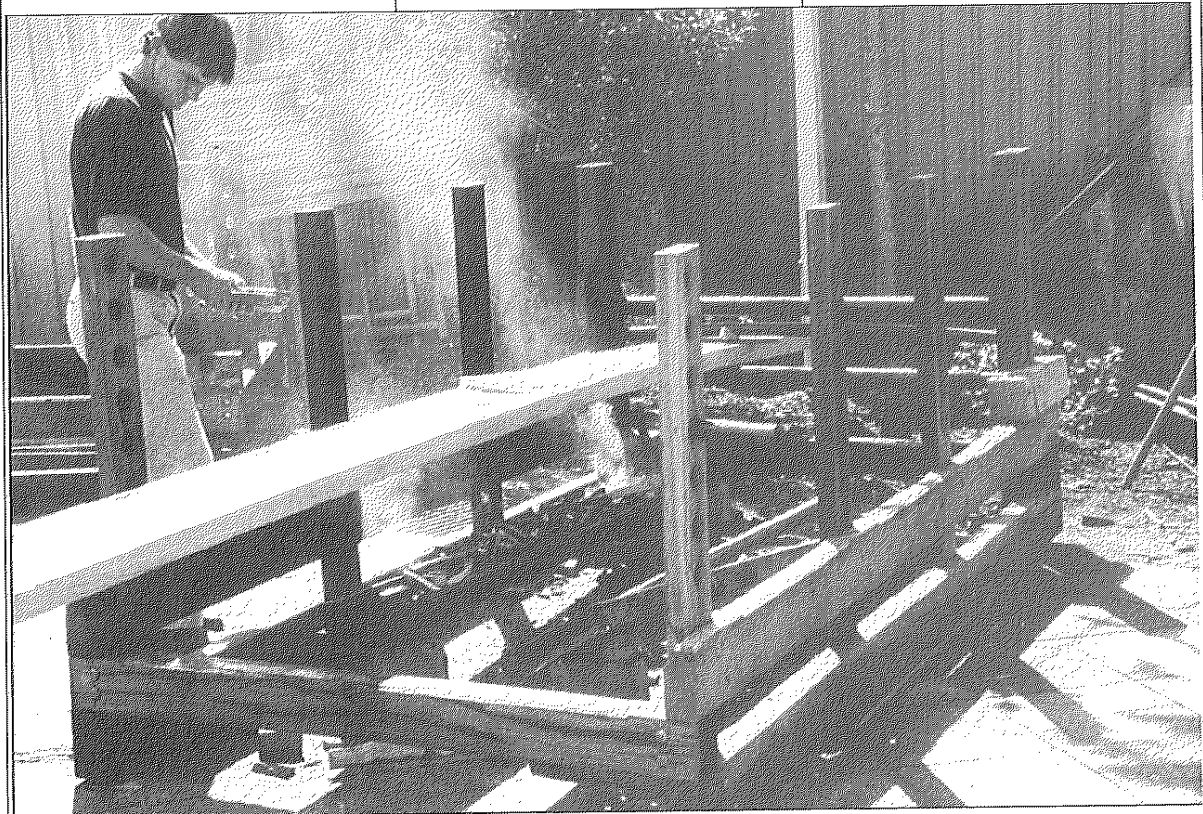
Runt detta stora replikabygge har

det idag vuxit upp en stor organisation i vilken skeppsbyggeriet givetvis är det centrala. Men guidningar, skolprogram och vidare forskning är också viktiga komponenter i den helhetsbild som projektledningen vill att man skall få som besökare. Guidningarna görs framförallt vid vissa tidpunkter under arbetsdagen men grupper kan även boka specialvisningar. Skolprogrammen riktar sig till skolklasser i alla åldersgrupper. De inkomster som projektet får från denna verksamhet går direkt in i den totala budgeten. Både guidningarna och skolprogrammen sköts nästan uteslutande av ideellt arbetande personal.

När det gäller själva replikbygget är de flesta av de skickliga skeppsbyggarna, nästan alla var för övrigt inblandade i byggandet av *Endeavour*, anställda av staten på ett sätt som liknar svenska ALU-projekt. Det betyder att det stora flertalet av de som jobbar i projektet inte belastar projektbudgeten med sina löner. Parallellt med skeppsbyggandet har projektet en liten stab av forskare. Deras huvudsakliga forskningsområde är givetvis *Duyfken* och hennes resor men man har

även intresserat sig för allmänt skeppsbyggeri under 1500- och 1600-talen.

När man går omkring på byggsplatsen slås man av att fartyget är så litet. Man undrar hur detta lilla fartyg kunde genomföra alla de resor hon bevisligen gjorde och hur levnadsförhållandena var ombord. I september då jag besökte Fremantle hade man lagt cirka 10 bordläggningsvarv och skulle nu göra ett kortare uppehåll i bordläggandet för att lägga bottenstockar. De flesta bordläggningsplankor var mycket svarta vilket förklaras av att man basar dessa över öppen eld, ett ganska tidsödande arbete. Man har även börjat tillverka masterna som görs av tallvirke från Western Australia. Man räknar med att *Duyfken* skall var färdigbyggd i slutet av 1998. Hon kommer då att provseglas innan hon i maj 1999 skeppas till Holland. Där skall hon en tid vara utställd innan hon startar den långa seglingen hem, samma väg som *Duyfken* seglade 1606.



Att basa bordläggningsplankorna över öppen eld är ett tidkrävande arbete. Enligt planerna skall det 24 meter långa fartyget vara färdigbyggt i slutet av 1998. Året därpå skall hon fraktas till Holland och genomföra den långa resan till Australien - samma väg som *Duyfken* seglade 1606. Foto: Göran Ekberg.