

VANDMANGELEN
PÅ „HAABET GALLEY“ 1724

Af

GEORG NØRREGÅRD

Blandt de mange farer, der forhen truede langfarter til søs, var vandmangelen måske ikke en af de almindeligste, men til gengæld en af de ubehageligste. I sejskibenes tidsalder måtte man altid frygte vindstille, når man var så langt ude på det åbne hav, at man ikke kunne signalere til land efter hjælp eller regne på en forbifarende skudes medlidenhed. I vanskelige situationer kunne man ganske vist håbe, at en regnbyge ville komme til hjælp; men netop i vindstille var vejret ofte, hvad man ellers kalder godt, og den nådige regn kunne udeblive i længere tid. Mandskabet var da afhængig af den mængde fersk vand, de havde med om bord. Noget af det sidste, man foretog sig, før man lagde ud på de lange rejser, var derfor at fylde skibets vandfade, og overalt, hvor man siden nærmede sig land, var vand det første, man spurgte efter. At forsømme vandforsyningen måtte regnes til de værste forsyndelser ved udrustningen af et skib, og sikkert var det en af de sjældneste.

Den ældre danske tropefarts historie indeholder dog i alt fald eet eksempel derpå, nemlig ved fregatten „Haabet Galley“s rejse fra Guinea til Vestindien 1724¹. Flere sammenstødende uheldige forhold bidrog ved denne lejlighed til, at det nær var

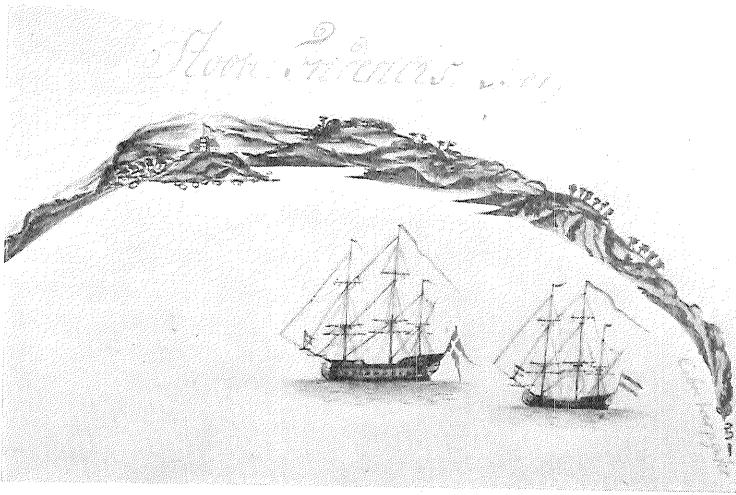
¹ Kilderne vedrørende denne rejse er Christian Mølsters og Jesper Reichardts skibsjournaler blandt Rigsarkivets skibsjournaler nr. 348 b. Wærøes brev og Fortmyndighedernes brev til det vestindisk-guineiske kompagnis direktion i Kbh. findes i kompagniets Breve og Dokumenter fra Guinea 1717-32. Ordre til skibets kaptajn og fortegnelser over mandskab og ladning findes i Kompagniets Skibs-Bøger, Dok. og Regnskaber 1722-23.

kommet til en katastrofe, og det må regnes for et held, når det ikke gik værre end som så.

Skibet var på rejse i den gangbare trekantsfart fra København til de danske forter på Guineakysten, derfra med slaver til Vestindien og derfra med sukker tilbage til København.

Rejsen fra København til Guinea var forløbet overordentlig heldigt. „Haabet Galley“ var gået under sejl fra Københavns yderred den 1. februar 1724, havde derefter ligget nogle dage ved Helsingør, men var den 5. februar stået nordover i snuskregn og siden gennem vintermørke og byger nået nord om Shetlandsøerne ud i Atlanterhavet og sydpå til den afrikanske kyst. Den mest iøjnefaldende uregelmæssighed undervejs indtraf ved Skagen, da en dreng dukkede frem fra et skjul i skibet, sikker på, at han nu kom med på den eventyrlige fart, som vel var hans ønskers mål. I øvrigt havde man ikke oplevet andet end den daglige tilværelse om bord. Først striden med det barske vejr i de nordlige have, og dernæst, da man kom til varmere himmelstrøg, de vante reparations- og vedligeholdelsesarbejder på skibet.

Dertil kom frygten for sørøvere; men det var ikke noget uregelmæssigt. Det hørte sig til. Efter at man i mange dage havde sejlet ude i det åbne hav, havde man den 16. marts fået land i sigte. Det var „den moriske kyst“, og her kunne marokkanske sørøvere gerne komme i vejen; man stak derfor med det samme vestover „ad søen til“. Allerede næste dag fik man en af de canariske øer i sigte. Her fik man øje på en sejler under land, der så mistænkelig ud, hvorfor man gjorde „alting klar til at slå“. Det kom dog ikke til nogen træfning. De følgende dage kunne man fortsætte det fredelige dagværk. Den 6. april, da man et par dage havde observeret en anden fremmed sejler, der syntes at forfølge det danske skib, blev der igen gjort „klar til defension“, og håndgevæernerne blev skudt af, for at de ikke skulle svigte i givet fald; men efter yderligere et par dages sejlads sakkede den fremmede agter ud, og man tabte ham af syne. Endnu den 10. april udløste synet af et fremmed skib alle fornødne forsvarsforanstaltninger; men heller ikke denne gang kom de i brug.



En del af Guldkysten med det preussiske fort Store Frederiksborg.
(Efter Reichardts skibsjournal).

Det hele var blind alarm, og imens var man nået så vidt, at man kunne følge den guineiske kyst østpå. Her var man uden for moriskernes almindelige operationsfelt, men kunne nok falde i kløerne på andre sørøvere. Imidlertid traf man nu så hyppigt europæiske skibe liggende ud for de forskellige handelsstationer, ofte flere ad gangen, så man kunne ikke mere lade sig forskrække af ethvert sejl i horisonten.

Det blev ikke sørøverne, som udgjorde den alvorligste trusel på denne rejse. Helt andre farer var for hånden. I dette tilfælde blev det mangelen på drikke, som rejste de alvorligste problemer. Som et varsel om, hvad der skulle komme, opdagede man en af de sidste dage i marts, at 4 fade øl var „helt udlækket“, og næste dag måtte man begynde at drikke vand. Som trøst i sorgen kunne man dog endnu slagte et af de medbragte kreaturer „til forfriskning“.

Fra den 9. april fulgte man Guineakysten, den 10. april så man Kap Mesurado (ved det nuværende Liberias hovedstad Monrovia). Den 13. april ankrede man ved Rio Cestos (River Cess) for at få vand og malaget, og mange kanoer kom ud til

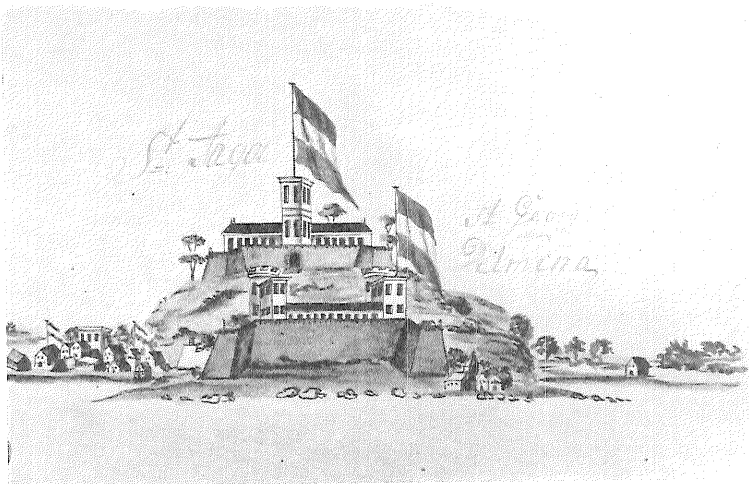
skibet for at sælge frugt; negrene fik ganske vist lov at komme om bord, men dernæst hedder det: „De svarte lod vi fare fra borde ved dagen, som vi troede dem ikke ret vel.“ Den 20. april passerede man Kap Palmas, den 23. april Kap Apollonia og var dermed ud for Guldkysten, den del af Guinea, som mest var genstand for europæernes interesse, og som også afgav plads for de danske forter. Om aftenen den 23. april ankrede man ved Kap Three Points; men næste morgen besluttede skibsrådet, at man straks skulle sejle til de danske pladser på Guld-kystens østligste del. Man ville se, hvor mange slaver man der kunne få om bord, før man opkøbte nogen ved andre stationer. På den sidste del af rejsen standsede man kun op ved Cape Coast Castle for at aflægge en høflighedsvisit hos englænderne.

Undervejs langs kysten tegnede en af de ombordværende forskellige landtoninger og tog tillige et rids af flere af de forter, som skibet passerede. Disse tegninger er mod sædvane indsat i to skibsjournaler, som blev ført af kadetterne Christian Mølster og Jesper Reichardt. Disse to unge mænd havde taget orlov fra marinen for at gøre tjeneste på et kompagniskib og se sig om i verden. Antagelig var det Reichardt, der optrådte som tegner; tilsvarende rids er indføjet i en journal fra skibet „Grev Laurvig“ på rejse til Ostindien 1725–27, hvor han også var deltager¹.

Om eftermiddagen den 27. april 1724 kunne „Haabet Galley“ kaste anker ud for det danske fort Christiansborg ved Accra. Det var sjældent, at et dansk skib nåede Guineaforterne i kortere tid end 3 måneder, og der havde ingen dødsfald været om bord, næppe nok alvorlig sygdom. Kun havde en matros vist sig at være angrebet af „fransoser“.

Så heldigt kunne man dog ikke vente, at alt skulle gå i længden. Så snart skibet ankom til sit første bestemmelsessted,

¹ For Reichardt som ophavsmand til tegningerne taler det ligeledes, at påskriften på dem afgjort skyldes hans hånd. Motivet er til dels det samme for tegningerne i de to skibsjournaler, men de fortbilleder, der findes i Reichardts journal, er udført med større omhu end dem, der findes i Mølsters – de er kolorerede, og foran forterne er der anbragt nydelig udførte rids af skibe.



De hollandske forter St. Jago og St. Georg d'Elmina på Guldkysten.
(Efter Reichardts skibsjournal).

indtraf der vanskeligheder. Først gjorde et par matroser sig ud til bens. Allerede dagen efter ankringen blev den ene sat i bøjen og efter en dags ophold her „straffet til masten for hans opinia-titet“. Nogle dage senere blev den anden sat i bøjen for alarm mod bådsmanden; denne gang blev der holdt krigsret og for-hør, og synderen dømtes til at springe tre gange fra råen og til 50 slag for masten.

Dernæst fik man et uendeligt besvær med ankrene. Reden ud for Christiansborg var fyldt med undersøiske klipper, som skamfilede ankertovene. Dette førte til, at man daglig måtte hale ankrene op for at undersøge tovenes tilstand, og ved lej-lighed gik ankrene tabt. Værre blev det, fordi skibet var kommet til Guinea i regntiden, da svære regn- og tordenbyger (travater) daglig hjemsøgte kysten. Under et uvejr, en „ormentan“, den 18. maj sprang først tøjankrets tov og bagefter pligtankrets tov.

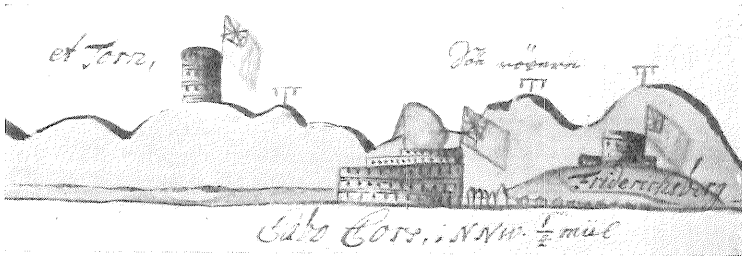
Endelig indtraf det som så ofte før og siden, at det danske fort ikke var i stand til at forsyne skibet med den ladning slaver, som skulle indtages. Kort tid i forvejen var det store skib „Chri-stiansborg“ afsejlet med ikke mindre end 416 slaver og en del

guld om bord, og nu var slavelagret på fortet helt utilstrækkeligt. „Haabet Galley“ måtte som følge heraf foretage en ekspedition tilbage langs kysten for at skaffe sig bidrag til ladningen. Det er karakteristisk, at aftenen før denne rejse førtes en del tomme fade om bord, da der ikke var vand at afse fra fortets vandreservoir, den såkaldte „brache“. Det ses ikke, om skibsmandskabet allerede nu kom til at lide af vandmangel, men efter få dages forløb begyndte sygdom at brede sig hos besætningen, og på turens 5. dag døde skibets bødker, nogle dage senere tillige en matros. De afdøde blev sat over bord, og deres efterladenskaber solgt ved auktion blandt de overlevende.

Man havde i alt fald ikke vand med til hele opkøbstogtet. På tilbagevejen blev det nødvendigt at skaffe nogle fadefulde. Man havde medbragt en guineisk kano med indfødte roere, og søndag den 2. juli, da man lå i nærheden af Kap Three Points, blev den flere gange sendt ind til kysten efter vand. Den førnævnte kadet Christian Mølster var med som fører. Det gik imidlertid galt, da kanoen om aftenen kom ind for tredje gang. Bådens mandskab blev ved den lejlighed overfaldet af en skare sorte. De viste sig at være fjender af en neger, der tjenstvilligt havde leveret vand de foregående gange. Den ene af kanoens roere blev straks fanget og gjort til slave, de øvrige styrtede sig i havet og svømmede ud til kanoen. De sorte fik også fat i Mølster og udplyndrede ham til skindet. Da han forsøgte at tale for sig og at forsvare den fangne roer, blev flintebøsserne rettet mod hans bryst. Han tav da stille og fik lov at svømme ud til båden, takkende sin gud, at han reddede livet. Han slap derfra med en forkølelse¹.

Efter mere end 6 ugers fravær vendte „Haabet Galley“ den 20. juli tilbage til Christiansborg og ankrede igen op på reden ud for fortet. Noget større antal af slaver var det ikke lykkedes at opdrive. Til gengæld havde fortet i mellemtiden fået en del skrabet sammen. Den 3. august begyndte man at transportere

¹ En beretning om denne tildragelse, som Mølster og Reichardt skrev 18/7 1724, ses af Register over indkomne Sager til Admiralitetet 1716-24 at have nået sit bestemmelsessted; men admiralitetets indkomne sager for det pågældende halvår er bortkommet og findes ikke i Rigsarkivet.



Det engelske fort Cape Coast Castle på Guldkysten, til højre det tidligere danske fort Frederiksborg, på højdedragene galger med hængte sørovere.
(Efter Mølsters skibsjournal).

dem om bord og vedblev dermed i de følgende dage, når døningerne ved kysten var så beherskede, at kanoerne kunne forcere dem. Allerede før opkøbstogtet var der, mens skibet lå ved fortet, blevet bygget en særlig slavehytte på dækket og ligeledes en milliehytte, hvor man kunne anbringe millien (hirsen), det vigtigste fødemiddel til slaverne under overfarten. Det ses heraf, at „Haabet Galley“ ikke var indrettet som senere tiders standard-slavehandlere med et eller flere mellemdæk til anbringelse af den sorte handelsvare. Man fik også en kedel om bord til at koge slavemaden i; den blev taget i brug den 4. august, dagen efter at den første skare slaver kom om bord fra fortet.

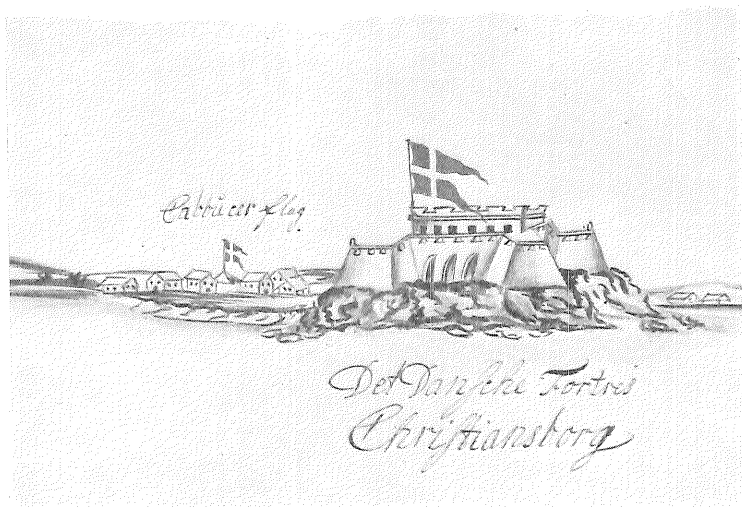
Af levnedsmidler blev der foruden millie taget 3 geder, 1 svin og nogle smågrise om bord. Det ømme punkt blev imidlertid vandforsyningen. Da man kom tilbage fra opkøbstogtet, var beholdningen i Christiansborg så ringe, at man ikke havde en dråbe at afse til skibet, og dagen efter blev vandet om bord rationeret. Da man inden afrejsen ryddede op i skibets last, fandt man ydermere ud af, at en del oksehoveder med vand var udlækket, og båndene sprunget af, så der måtte foretages større reparationer. Rigtignok bragte kanoerne efterhånden noget vand om bord, men det var til dels brakvand, ikke opsamlet regnvand; det var hentet i den kystlagune, der lå ved fortet, hvor søen jævnlig slog ind under højvande.

Adskillige oksehoveder blev fyldt med brakvand. Alt taget i betragtning kom skibet af sted med en ganske utilfredsstillende

vandlast. I det generalbrev, som fortets myndigheder medgav kaptajnen til kompagniets ledelse i København, indrømmede man, at det var en ubelejligh afrejse. Det var en årstid, hvor man ikke så snart kunne vente regn. For at hindre gentagelse tilbød man at anvende al flid på at få en „brache“ opmuret i fortets forværk, så man deri kunne opsamle en reserve til skibene. Man håbede i den forbindelse på, at de forhåndenværende klipper og sten kunne bruges til formålet, og at direktionen i København ville udsende cement og kalk, „som ventelig her vil fattes“. Den nye „brache“ blev virkelig bygget i den følgende tid.

Som forholdene var om bord i „Haabet Galley“, planlagde man at sejle fra det danske fort til den portugisiske ø São Thomé, der ligger lige ved ækvator, eller til Kap Lopez på Nedre Guineas kyst for at få vand. Afsejlingen fandt sted den 16. august 1724, og om bord i skibet var der 51 europæere og 250 slaver. De sidste omfattede 145 mand, 64 kvinder, 10 $\frac{2}{3}$ -dreng (d. v. s. halvvoxne), 25 drenge og 6 piger. Dertil kom 8 småbørn, som man rimeligt nok ikke rigtig regnede med, da chancen for at få dem levende over til den nye verden var ringe. Et par slaver var døde allerede, inden man kom af sted. Den 19. august døde den første slave efter afrejsen, den 22. august døde den næste. Sidstnævnte dag samledes skibsrådet for at drøfte slavebespisningen, men historien melder dog intet om, hvad man besluttede. Måske var det et resultat af overvejelserne, at man allerede nu slagtede den ene af gederne. Den 28. august døde en matros og siden endnu et par slaver. Muligt har forplejningen allerede på dette tidspunkt været utilstrækkelig; men der kan naturligvis også have været andre grunde til dødsfaldene. Det var således ikke ualmindeligt, at den psykologiske virkning af at komme om bord var så stærk, at de sorte døde af skræk.

Efter at have passeret den portugisiske ø Ilha do principe fik man den 31. august São Thomé i sigte. Øjensynlig var der ingen om bord, der var kendt med forholdene på denne ø; man måtte forsøge sig frem. Man sejlede den næste dag langs land og affyrede et skarpskud i håb om at hidkalde kanoer eller



Det danske fort Christiansborg på Guldkysten, til venstre et dansk flag, der var overdraget den indfødte høvding i negerbyen Orsu.

(Efter Mølsters skibsjournal).

lodser; men mærkelig nok kom der ingen om bord. Sluttelig nåede man frem ud for øens kastel. Herfra blev også affyret et skarpskud; men derefter salutede man, som brugeligt var over alt ved de afrikanske forter, med 9 skud og fik på regelret vis 7 skud til svar. Beroliget herved kastede man om aftenen anker uden for fortet.

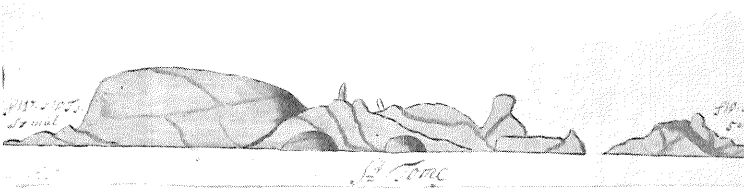
Her måtte man dog ikke ligge; man skulle sejle ind i bugten indenfor, og næste dag lagde man længere ind. Før end man således kom på plads, gik båden ind efter vand og fik også noget; men ligesom ved Christiansborg kneb det med at få helt fersk vand. Ved højvande måtte man tage til takke med brakvand, og dette var, hvad man fik morgen og aften, idet tidevandet løb op i den lille flod, hvorfra portugiserne tog deres vandforsyning. To mand måtte da om natten efterlades for at fylde fadene. I afgift betalte 20 rdlr. for ankergrunden og 20 rdlr. for vandet samt 1 rdlr. til fortet, og en „visiteer“ kom om bord og skulle blive der, så længe skibet lå ved øen. Den 3. september fik man 40 ahmer vand. Også de følgende dage kom

der vand om bord; men begivenhederne skulle siden vise, at man lagde ud med for ringe beholdning.

Mens „Haabet Galley“ opholdt sig ved São Thomé, undgik man ikke et eventyr. Om aftenen den 4. september kom der en kano ind fra havet, og mændene i den råbte, om kaptajnen var om bord. Derpå gik den ind til land med bud til den portugisiske kommandant. Der var åbenbart noget farligt på færde. Kommandanten lod skyde 3 kanonskud med skarpt for at få sine folk samlet, og derefter sendte han bud til „Haabet Galley“ for at bede om hjælp. En af danskerne gik i land for at få nærmere besked. I båden fra havet havde der været en engelsk kaptajn, hvis skib var blevet „overløbet“ af de ombordværende slaver. De fleste af hans folk var blevet slået ihjel; men selv-tredie var han sammen med sin styrmand og sin overmester kommet i jollen og sluppet bort med livet i behold. Kraftig assistance var nu nødvendig, hvis han skulle få sit skib igen. På det danske skib sammenkaldte man da i hast skibsrådet og besluttede at udlåne chaluppen med våben og mandskab og at lade Christian Mølster gå med som leder. I alt deltog 12 danske i ekspeditionen. Om aftenen kl. 10 gik chaluppen ind til fortet, hvor den engelske kaptajn og et par portugisere kom om bord. Desuden fremskaffedes et par kanoer, der hver bemandedes med 20 portugisere.

I nattens løb gik denne flotille til angreb på det engelske skib. Enkelthederne i det følgende kendes ikke, da den beretning, som Mølster siden forfattede derom, er bortkommet; men Mølster skriver i sin skibsjournal, at han næste aften kom tilbage efter at have taget engelskmanden igen med chaluppens mandskab alene, og den følgende dag kom det generobrede skib ind at ligge under beskyttelse af det portugisiske fort.

Om eftermiddagen den 9. september afsejlede „Haabet Galley“ fra São Thomé og satte kursen mod Amerika. Straks fra begyndelsen gik det dog anderledes end ønsket. Vinden var svag og skiftende, og man kom ingen steder. Endnu den 19. september kunne man øjne øen São Thomé, og Reichardt skrev i sin skibsjournal: „Gud forlene fremdeles lykke og beholden rejse.“ Først derefter kom man på gled, nu sydpå, og den 22.



Landtoning af den portugisiske ø São Thomé. (Efter Mølsters skibsjournal).

september så man den spanske ø Annobon. Efter det ene kort, som man havde med om bord, skulle man være syd for øen, efter det andet nord for. Man var faktisk syd for, men man havde vanskeligt ved at bestemme stedet, fordi det var svært at tage solhøjden, når solen stod i zenith over skibet.

Langt om længe blev kursen derefter lagt i den rigtige retning, men samtidig begyndte man at føle manglerne i forsyningen. Den 29. september holdt man op med at give folkene brændevin, da der, så vidt man vidste, kun var een tønde tilbage. Dette havde øjensynlig en uheldig virkning på sundhedstilstanden¹. Medens der i den foregående tid kun var indtruffet enkelte dødsfald, døde nu efter nogle få dages forløb flere både blandt slaver og matroser. Det var derfor et held, at man den 8. oktober atter fandt noget brændevin i lasten og således kunne fortsætte med udskænkningen til den 12. november, da det uigenkaldeligt var slut. Endnu en tid blev dødsfaldene ikke så hyppige.

Farligere end mangelen på brændevin blev dog mangelen på vand. Hen imod midten af oktober havde man rigtignok nogle dages regn; men det ses ikke, om man var i stand til at opsamle noget videre af regnvandet. Da man kom til den 2. november, var beholdningen svundet så stærkt ind, at skibsrådet samledes for at drøfte situationen, og man enedes om, at folkene så vel som slaverne herefter kun skulle have eet måltid om dagen. Man havde da på ny haft en række dage med næsten

¹ For slaverne var regelen, at de skulle have brændevin 4 gange om ugen.

stille vejr. Til trøst i nøden blev der bevilget en køddag mere om ugen¹.

I de følgende dage efter at denne ordning var indført, døde koksmaten og flere andre af besætningen; overstyrmanden Diderich Pheif blev syg, og 4 mand kom i bøjen, fordi de havde „brækket slave ranson fadet“. Den 9. november sprang en mandsslave over bord og forsvandt i bølgerne.

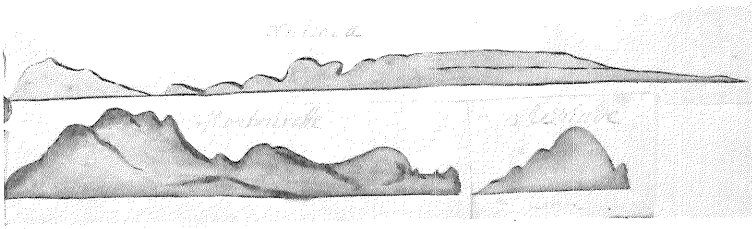
Sidstnævnte dags eftermiddag kom der regnvejr, og dagen derpå så man en „pilestært“ i vandet, et tegn på, at man nærmede sig land. Dette kunne vel tjene til opmuntring; men så var det, at brændevinen kom til ophør, og efter at de sidste dråber af den kære drik var sat til livs, indtraf der mange dødsfald, nu mest blandt slaverne.

Den 17. november var man så langt fremme, at man frygtede at støde på land i mørket; i den følgende nat lagde man derfor kursen nordover; men næste nat igen lod man stå til og gik lige mod vest, fordi vandmangelen nu var så stor, at den ene fare var lige så stor som den anden. Efter det ene af skibets to kort at dømme, skulle man allerede være nået til Vestindien, men efter det andet manglede der endnu et stykke vej. „Gud forlene os fremdeles lykke og beholden rejse,“ skrev Reichardt igen i sin skibsjournal.

Den 19. november døde styrmand Pheif og blev sat over bord til lyden af 3 kanonskud. Når en matros blev sænket i havet, affyredes kun 1 kanonskud, og de døde slaver blev lempet ud over rælingen uden nogen højtidelighed.

Situationen var åbenbart efterhånden blevet så anspændt,

¹ Det ses ikke, om bestemmelsen om køddagen gjaldt både slaverne og skibsfolkene. Efter den „Ranson og Spise Takst“, som ellers var foreskrevet slaverne, blev der kun givet flæsk to gange om ugen, nemlig søndag og torsdag. Tilsammen skulle de kun have hver et halvt pund om ugen; hovednæringsmidlerne for dem var bønner, gryn og milliekorn. Skibsfolkene derimod skulle have hver et halvt pund flæsk og to pund kød ugentlig foruden halvandet pund tørfisk; de overordnede skulle have halvanden ration, og i kahytten hos kaptajnen spistes „efter menage og billighed“. Når skibet lå hjemme i København, var det søndag og onsdag, der var køddage for besætningen. Troligt har det kun været skibsfolkene, der fik den ekstra køddag.



Landtoninger af de vestindiske øer Antigua, Montserrat og Redonda.
(Efter Reichardts skibsjournal).

at hvad som helst kunne indtræffe. Tidlig den næste morgen kom en neger og meddelte, at de andre slaver havde lagt planer om oprør og ville slå alle de hvide ihjel. Man havde aftalt, at „rebellionen“ skulle iværksættes henimod aften, når matroserne var oppe at rebe merssejlene; de sammensvorne ville da kaste sig over de europæere, som på det tidspunkt opholdt sig på skansen; på dette sted stod nemlig en kiste med geværer, og når negrene havde bemægtiget sig disse våben, ville de skyde matroserne ned, som man skyder fugle ned fra grenene på et træ. Det var to af mesterslaverne, de såkaldte bombaer, der var ophavsmænd til planen.

En sådan dumdristighed måtte afstraffes på det mest eks-plariske. De to bombaer blev halet frem og pisket af katten med det resultat, at den ene af dem døde. De øvrige slaver blev slået i jern. På lykkelig vis undgik man således slaveoprøret, det værste, der kunne overgå et slaveskib.

Om formiddagen den 21. november så man endelig land ude i vest. Det var øen Antigua. Man kom da til det resultat, at man havde regnet med at være $72\frac{1}{2}$ mil længere fremme, end man virkelig var, eller som det hedder i skibsjournalens sprog: „befandt så vor gisning at være $72\frac{1}{2}$ mile for skibet“.

Man sejlede syd om øen og kunne om aftenen se Montserrat i syd og Redonda og Nevis i vest. Om natten regnede det. Den 22. november passerede man øerne Nevis, St. Christopher, St. Eustatius og Saba, den 23. fik man først Virginia Gorda og det østlige af St. Croix i sigte, og senere på dagen løb man langs St. Jan og St. Thomas. Hen på eftermiddagen ankrede

man op ud for Charlotte Amalia, havnebyen på St. Thomas. Efter de mange måneders ensomme sejlads på det åbne hav virkede det overvældende at se den livlige trafik med fartøjer af alle størrelser, som gik ud og ind af den dansk-vestindiske havn.

Man reddede sig således til land i tide. Tørsten kunne stilles, en truende ulykke var afværget. Efter omstændighederne var det gået helt pænt. Tabene havde ikke været så store, som man kunne frygte. Dog var rejsen fra Guinea til Vestindien meget langt fra gået så godt for skibets besætning, som rejsen fra Danmark til Guinea. Ikke mindre end 14 mand var døde, siden bødkeren den 12. juni som den første af besætningen var sat over bord. Af slaverne var der i alt død 33 om bord i skibet eller ca. 13 %. Både for mandskabet og for slaverne svarede tabsprocenten omtrent til det normale for danske slaveskibe. De hvide måtte med deres liv fuldt så vel som de sorte betale deres del af den afgift til døden, som den store folkeflytning fra Afrika til Amerika medførte i slavehandelens tidsalder.

Når „Haabet Galley“ under de vanskelige forsyningsforhold klarede sig så vel, tør det blandt andet tilskrives det gode forhold, der stort set synes at have været til stede mellem danskerne om bord. Skibets kaptajn Lorenz Span eller Spang skal have været en udmærket mand. Guvernør Wærøe, der fulgte med på den første del af rejsen og siden blev en af de mest fremtrædende figurer i de danske Guineabesiddelsers historie, karakteriserer ham i et brev til det Vestindisk-Guineiske Selskabs direktion som „en god sømand, en god officer og en god husholder“.

Naturligvis havde de dystre oplevelser om bord dog stemt sindene til eftertanke, hvilket fremgår af, at besætningen næsten hver søndag, mens skibet lå ved St. Thomas, gik i land for at søge kirken.

Om de videre begivenheder på „Haabet Galley“ kan fortælles i korthed. Snarest efter ankomsten blev slaverne ført i land, slavekabyssen nedrevet, og skibet aftaklet. Da skibet „St. Gertrud“ den 16. december 1724 ankom fra Europa til St. Thomas, modtog man ordre til at gå fra Vestindien tilbage til Guinea. Ved en besigtigelse de følgende dage kom man imid-

lertid til det resultat, at skibet var i en temmelig sløj forfatning. Efter at det var kalfatret og kølhalet, begyndte man den 25. januar 1725 at lade det med sukker til København.

Under opholdet ved St. Thomas indtraf en aften i februar alarm i byen og på fortet; skarpe skud blev affyret, trommerne rørtes, og guvernøren råbte om bord for at få hjælp. Rygtet gik, at spanierne gjorde landgang på den sydøstlige del af øen. Om bord i skibet ladede man da kanonerne og gjorde alting klart til forsvar; men det hele viste sig at bero på en fejltagelse, og der skete intet.

Nogle dage senere kom to store hollandske enterloppere til St. Thomas for at afsætte deres slaveladninger; det var skibe, der drev trafik uden om det hollandsk-vestindiske kompagni og imod dets privilegier. Det ene havde 450, det andet 350 negre om bord. Bådene fra „Haabet Galley“ hjalp at føre den store menneskesværm i land.

Først den 6. april 1725 var Lorenz Spang og hans folk klar til hjemrejsen. Guvernør Thamsens frue fra St. Thomas var med om bord medbringende meget gods. Afrejsen blev fejret med omfattende selskabelighed og mange salutskud. De sidste gæster gik ikke fra borde, før man var godt på vej bort fra de danske øer.

Hjemrejsen forløb udmærket. Belært af sørgelig erfaring blev vandet dog rationeret allerede den 20. april. Det havde næppe været nødvendigt; farten var god, kun en enkelt gang forulempet af storm. Den 25. maj så man Shetlandsøerne, den 29. maj Norge. Endnu gik det langsomt forbi Skagen og gennem Kattegat. Først den 3. juni øjnede man Sjælland; men næste morgen kunne man ankre op ved Trekroner og den 5. juni varpe ind til Toldboden. Tre mand var døde under opholdet i Vestindien, men ingen under hjemfarten. Med stor tilfredshed så besætningen den kongelige residens for sig. „Gud Fader, Søn og Hellig Aand ske Lov for lykkelig og beholden Rejse.“