

STORM OVER KAP

Af

GEORG NORREGÅRD

Historikeren, dr. phil. Georg Nørregård, som på grundlag af sine studier i vest- og ostindiefarten i 1700-tallet tidligere har skrevet flere artikler i årbogen, giver her eksempler på de vanskeligheder, der kunne ramme ostindiefarerne i de urolige farvande omkring Kap det Gode Håb. Selv om forholdene her ikke var helt så hårde som ved Kap Horn, stillede strøm, modvind og storm dem dog over for store problemer. I det følgende skildres den række ulykker, der ramte Asiatick Kompagnis fregat „Cron Prinsessen af Danmark“. Dette skib blev 1752 efter mangehånde prøvelser for mandskabet kondemneret, og mandskabet måtte søge hjem fra Kap med anden skibslejlighed.

DET er velkendt, at klimaet omkring Kap det Gode Håb er meget stormfuldt. Mange søfolk har på vejen mellem Europa og Indien døjet hårdt i farvandene ud for Sydafrika. Især på hjemvejen mod Europa kunne de komme i vanskelighed, når stormen rejste sig fra vest eller nordvest, og talrige skibe mødte her deres skæbne.

Blandt de mærkelige hændelser på disse kanter tør regnes dem, der indtraf for det danske asiatiske kompagnis skib „Cron Prinsessen af Danmark“. De formede sig så ejendommeligt, at de er værd at omtale, og de viser til fulde, hvor forskellige sømandskår var dengang fra nu.

„Cron Prinsessen af Danmark“ var bygget af kompagniet selv og beregnet på farten til Indien. Skibet løb af stabelen i 1744, og året efter lå det færdigt til afgang. Hen i sommeren 1745 var aktietegningen til dets første udredning i orden. Med kongen i spidsen indskød hoffet og mange af landets kendte mænd penge i foretagendet. Der var 1600 aktier i alt. Til udredningen beregnedes 64.000 rd., til

den udgående ladning 130.000 rd. og til assurance 12.000 rd. Efter tidens forhold var det betydelige kapitaler, der blev sat på spil, og man kan vide, at folk i København siden fattede dyb personlig interesse for skibet på dets færd til de fjerne strande.

Allerede på den første rejse kom skibet ud for prøvelser. Udrejsen forløb dog godt nok. Den 4. december 1745 afgik „Cron Prinsessen“ fra Københavns red, ført af kaptajn E. Sporning, og efter en hurtig fart ankom skibet på Tranquebars red den 9. juli 1746. I efterårs-månederne foretog det derfra en rejse til Atchin på Sumatra, således som mange af kompagniets skibe gjorde, og den 3. februar 1747 afgik det igen fra Tranquebar på vej mod fædrelandet.

Det var først på hjemvejen, modgangen lod sig til syne. Den dag, „Cron Prinsessen“ nærmede sig Kap, var vinden sydøst. Med denne vind lod det sig ikke gøre at sejle ind på reden, og skønt man allerede var så nær, at man kunne tælle skibene derinde, måtte man opgive at søge havn.

Næste morgen, det var den 27. april 1747, sammenkaldte kaptajnen da skibsrådet og forelagde spørgsmålet, om man skulle vente, til vindforholdene bedrede sig, og så gå ind, eller man hellere skulle fortsætte rejsen til Sankt Helena for at få vand og forfriskninger om bord der.

Konstabelen og bådsmændene var stemt for at gå direkte til Sankt Helena, men styrmændene holdt for, at man hellere skulle se tiden an. Der var ikke så meget som en høne om bord, og det kneb med forsyningerne. Nogle af folkene var syge og trængte til forplejning. Kun hvis sydøstvinden holdt sig for længe, og man slet ikke kunne komme ind på reden, ville det være tilrådeligt at gå direkte til Sankt Helena. I øvrigt var der den risiko, at man i tåget vejr kunne være så uheldig at sejle forbi øen uden at opdage den, og hvis det skete, var det ikke så let at forsvare, at man så hastigt havde forladt Kap.

Kaptajnen besluttede da at vente, og efter flere dages forløb slap skibet også ind på reden ved Kap, hvor de syge blev ført i land og forplejet, og hvor alt var indrettet på at skaffe vand og forsyninger til de mange skibe, der gik ad søvejen syd om Afrika.



Kort over Kap, med Taffelbayen og Kapstaden foroven til venstre. Syd herfor springer selve forbjerget Kap det Gode Håb frem, med False Bay i ly heraf. De runde cirkler er hottentotternes kraaler. – Udsnit af hollandsk kort fra 1700-tallet. Kgl. Bibliotek.

Environs of Cape, 1700, with Table Bay, Cape Town, Cape of Good Hope and False Bay.

Det havde dog måske været bedre at fortsætte direkte til Sankt Helena. Det gik godt nok med at skaffe forsyninger; det tog kun et par uger; men før man nåede at komme af sted på hjemrejsen, blæste det op til storm fra nord, og denne vind stod lige ind på reden.

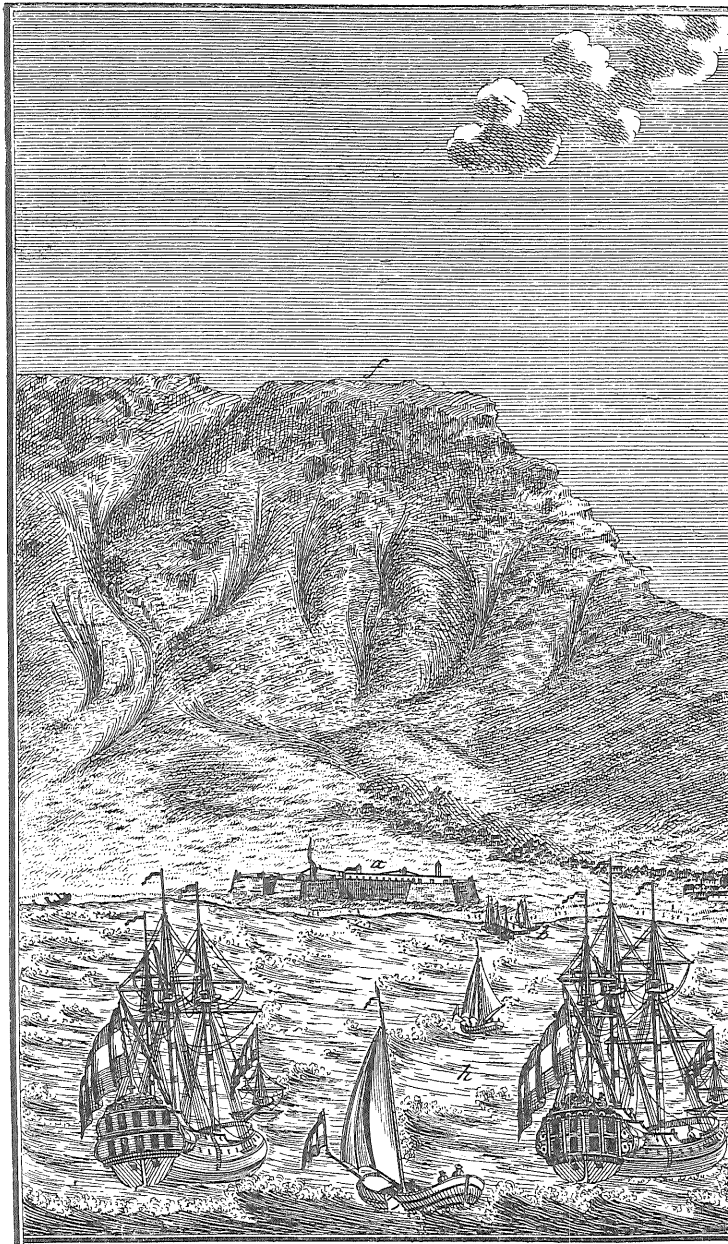
Uheldigvis stod det dårligt til med skibets ankertøve. Hjemmefra medførte man fire sådanne tove; men på udrejsen var to af dem blevet splejset sammen. Man var således kun i besiddelse af tre tove, men i det ene var for et par dage siden sprunget to totter, og de to resterende var „ikkuns slette“.

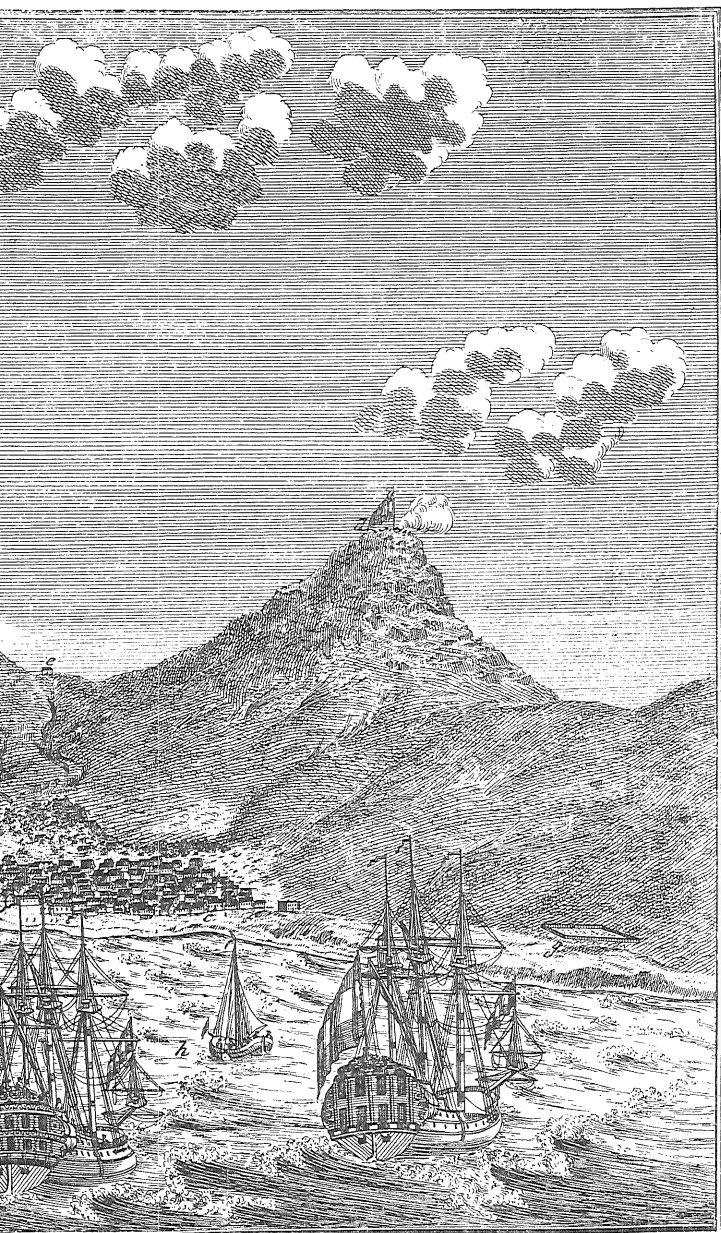
Tekst til billedet på næste dobbeltside.

Reden med Kapstaden 1741. Til venstre fortet (a), hvorover Taffelbjerget (f) hæver sig. Til højre Løvehovedet (d), med flaget. Herfra holdtes udkik over søen efter skibene og gaves signal. Længst til højre forneden kirkegården (g).

Stik af Joh. Wolfg. Heydt.

The roads of Cape Town, 1741, with fortress and town; to the right the cemetery.





Da nu stormen rejste sig, blev der straks gjort, hvad der kunne gøres. Ræer og stænger blev strøget, pligtankeret blev taget i brug, og en line blev gjort i stand til bovankeret, hvis der skulle blive brug for det.

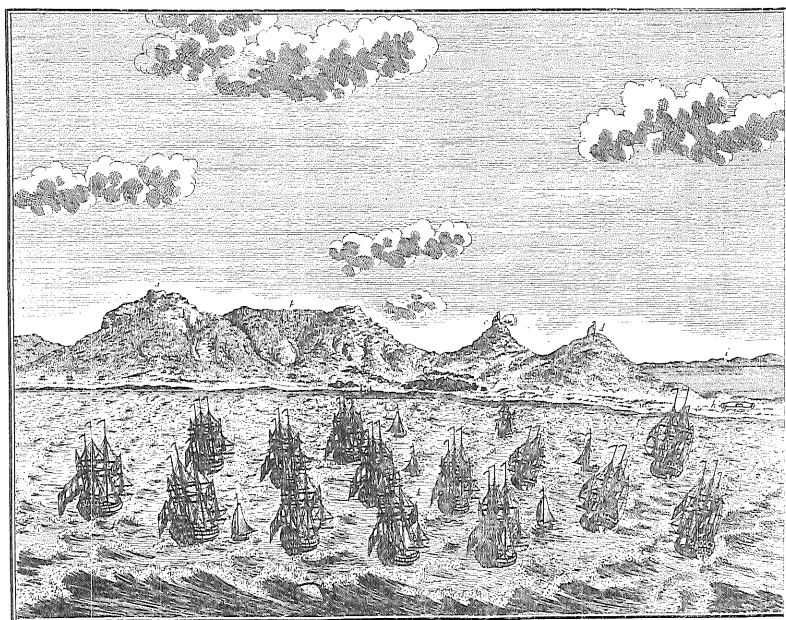
Næste dag blev den ene af styrmændene, Jens Knie, og handelsassistenten, M. Ziervogel, sendt i land for at se, om de for billige penge kunne erhverve et nyt tov. Det var kun med stor fare, de to mænd slap gennem brændingen ind på det tørre land, og chaluppen, som havde bragt dem ind, måtte straks igen gå fra land, for at den ikke skulle blive slået i stykker.

De to mænds opgave i land var ingenlunde ligetil. Det var skik og brug, at kompagniskibene medbragte gaver fra Indien til guvernør og myndigheder på Kap; men i dette tilfælde havde man sparet på gaverne. Det var derfor et spørgsmål, om guvernøren var velvillig. Knie og Ziervogel henvendte sig først til ekvipagemesteren på stedet og fik her at vide, at man vel havde et passende tov, der var 17½ tommer i omkreds; men det blev kun udleveret med højeste tilladelse.

Ziervogel gik da til guvernøren, Hendrick Swellengiebel, og forklarede situationen. Til trods for de karrige gaver var modtagelsen ikke dårlig. Danskerne kunne godt få tovet, men det skulle koste 900 à 1000 rd. Handelsassistenten vidste da ikke ret, hvad han skulle gøre. Kaptajnen havde jo givet ham besked på at undersøge, om man kunne få et tov til billig pris.

Imidlertid var der, straks efter at Knie og Ziervogel var gået i land, sket det, at man på „Cron Prinsessen“ havde „tilsat en siow“, d.v.s. signaleret fare, og skudt et kanonskud. Ziervogel regnede derfor med, at skibet allerede havde mistet et anker. Når han skulle tænke på kompagniets bedste og på det hårde vejr, var der intet at vælge imellem. Han besluttede derfor at købe tovet. Det var bedre at ofre pengene end risikere skib og ladning.

Likvide midler var der ingen vanskelighed ved at skaffe. Det danske asiatiske kompagni havde fast forbindelse med huset de Wett på Kap, og her kunne man få de fornødne penge. Tovet kunne derefter hurtigt sendes ud til skibet med en båd, der havde ærinde derud.



Taffelbayen 1741, med reden i forgrunden. I baggrunden ses fra venstre til højre de fire bjerge: Djævlbjerg (a), Taffelbjerg (b), Løvehovedet (c) og Løverumpen (d), – de to sidste kunne godt ligne en liggende løve. Ved foden af Taffelbjerg til højre ligger fortet og Kapstaden, og i billedets højre side en skanse (h). – Stik af Johann Wolfgang Heydt i hans *Allerneuester Geographisch- und Topographischer Schau-Platz von Afrika und Ost-Indien* (Nürnberg 1744). – Kgl. Bibliotek.

Table Bay with Devil's Mountain, Table Mountain, Lion's Head and Rump,
1741.

Da Ziervogel alligevel var bange for, at kaptajnen skulle misbillige den dyre handel, skrev han et brev til ham for at forklare sine synspunkter og for at anmode ham om ikke at tilbagevise tovet. Havde man først ladet det gå, fik man det måske ikke tilbudt for anden gang, selv om man fik hårdt brug for det.

Heldigvis gjorde kaptajnen ingen vanskeligheder. Der blev hårdt brug for det nye tov. Tidlig om morgenen den følgende dag sprang dagtovet „omtrent på hel tov,“ så ankeret og det meste af tovet

gik tabt. Man lod da pligtankeret falde, og så snart dagen gryede, skød man et kanonskud og „satte siow til“. Vejret var imidlertid så hårdt, at ingen turde gå ud med båd. Mellem kl. 7 og 8 sprang også tøjtovet, og man lod da bovankeret med det udsendte nye tov falde og afgav endnu et nødsrud.

Dette kaldte guvernøren, ekvipagemesteren og en stor mængde mennesker til stranden. Søfolk påstod nu, at skibet kun lå en kabellængde fra en undersøisk grund. Øjensynlig var der stor fare på færde.

Ziervogel spurgte da guvernøren, om der var endnu et anker og tov at få, og om man måtte sende det i land igen, hvis der ikke blev brug for det. Guvernøren gav godt nok sin tilladelse, og et anker med tov blev bragt ned til bryggen; men vejret var stadig sådan, at ingen båd kunne gå ud.

Guvernøren gav da ordre til, at man ved hjælp af en råber skulle spørge, hvad der manglede ude på skibet; men man kunne ikke høre svaret. Han lod så råbe, at skibet skulle sende sin chalup i land. Chaluppen blev da sat ud med styrmand Knie om bord, men ikke for at gå i land. I stedet fik den ordre til at nærme sig land for at råbe svar; men svaret kunne ikke høres i land.

Just som man nu inde på land ventede, at Knie ville søge frem mod bryggen, drejede han af, men med det uheldige resultat, at chaluppen kæntrede i brændingen.

Blandt dem, der inde på land iagttog ulykken, var også Ziervogel. Han forsøgte straks at få nogen til at gå ud for at redde de druknende; men ligeegyldigt hvor meget han tilbød, så var der ingen, som ville tage affære. Nogle af de ulykkelige søgte at redde livet ved at kravle op på chaluppen, men forgæves. Der havde været et dræg om bord, som var fastgjort til fartøjet, og det var faldet til bunds i havet, så chaluppen måtte blive liggende, og så snart nogen nåede op på den, vaskede brændingen dem ned igen.

Nu talte Ziervogel om, at styrmand Knie formentlig var mellem de ulykkelige derude; han havde altid været villig til at vove pelsen. Dette hørte en af Kapborgerne, som kendte Knie, og han tilbød da at stille sin chalup til rådighed og fik overtalt nogle sorte fiskere til

at gå med ud. Man kunne se, at nogle af folkene derude endnu holdt sig oppe. Ziervogel lovede også belønning til de modige. Det lykkedes herved at få reddet to mand ind, efter at de havde ligget næsten en time i vandet, nemlig styrmand Knie og kvartermester Hans Hoff. De havde holdt sig oppe ved hjælp af chaluppens årer og var som halvdøde, da de kom ind; men det traf sig, at „Cron Prinsessens“ obermester (læge) befandt sig i land, så han kunne tage sig af dem. Derved kom styrmand Knie sig efterhånden, men kvartermesteren havde slugt for meget saltvand og døde samme aften.

I alt kostede denne affære ni døde, nemlig foruden kvartermesteren otte matroser.

Da Knie kom så vidt til kræfter, at han kunne meddele sig, fortalte han, at „Cron Prinsessen“ havde mistet to ankere og to tove og nu kun lå for pligtankeret og det nye tov.

Endnu efter at ulykken var overgået chaluppen, kom der nødskud fra skibet. Ziervogel meldte dette til guvernøren og traf alle foranstaltninger til, at anker og tov kunne blive bragt ud til skibet, så snart vinden lagde sig en smule; og straks den næste morgen kl. 5 fik man det bragt om bord tillige med et brev fra Ziervogel, der bebrejdede kaptajnen, at han havde ladet de mange søfolk risikere deres liv.

Kaptajnen søgte at skyde skylden fra sig og svarede, at det var folkene, der havde presset på, for at chaluppen skulle gå i land, og da den havde nærmet sig strandbredden, havde folk i land råbt og vinket til Knie, at han skulle lægge ind der. Chaluppen var aldrig kommet fra borde, hvis man ikke havde råbt fra land. I øvrigt bad kaptajnen om at få otte nye mand om bord, hvis skikkelige folk kunne fås. Forud havde man mistet fire mand, der var deserteret.

Imidlertid vedblev stormen. Hen på eftermiddagen sprang det første af de tove, der var sendt om bord. Denne gang nøjedes man med at sætte signal på fortoppen; Ziervogel havde i sit brev bedt om, at man ville undlade at skyde, for det voldte så stor alteration i land.

Ziervogel gik da igen til guvernøren for at få endnu et anker og et

tov at sende ud til skibet. Denne gang faldt guvernøren i forundring og trykkede sig halvvejs derved. Man kunne jo ikke vide, hvor mange tove og ankre der blev brug for, og der kunne jo også melde sig andre, som var i forlegenhed.

Endnu en gang lovede han dog hjælp, men Ziervogel måtte gå ind på at skrive til kaptajn Sporning, at skibet skulle flyttes fra, hvor det lå; thi ellers kunne intet forstå. Havbunden bestod der på stedet af skarpe klipper, hvorpå tovene blev flået i stykker. Da der ikke var flere tove af den tykkelse, som man hidtil havde fået, måtte man denne gang nøjes med et, som kun var 15 tommer i omkreds.

Ziervogel talte også med guvernøren om at få flere mand om bord, men sådanne var ikke at opdrive. Siden måtte man lade fem skibsdrenge avancere til opløbere.

Den følgende morgen, den 20. maj, blev det tredje tov bragt om bord, og ekvipagemesteren fra Kap tog selv med ud for at bevæge kaptajnen til at flytte skibet. Man havde dog ikke held til at få hævet det ene af de to ankere, som endnu var i brug, så skibet måtte blive liggende. I sin fortvivlelse sendte kaptajnen straks nye bønner om hjælp.

Der blev da sendt to chalupper ud fra land, for at de skulle bistå skibets båd med at lægge varpankeret ud, så man kunne varpe skibet bort fra det farlige sted. Nu nægtede imidlertid to styrmænd at gå ud med skibets båd; men overstyrmanden Nathanael Aars gik med, og inden aften lå „Cron Prinsessen“ fortøjet på et bedre sted mellem to hollandske skibe.

Atter om morgenen den 21. maj blev der løsnet et skud fra skibet og „sat en siow“. Flere fartøjer gik da derud og fandt, at pligtankeret var gået tabt; man havde forsøgt at vinde det ind, men et stykke ude havde tovet været skamfilet, så man havde måttet kappe det.

Langt om længe havde vejret nu bedret sig, og der blev tid til at overveje, hvad der kunne gøres for at bjerge nogle af de tabte ankere. Ziervogel fik det imidlertid ordnet således, at man ikke skulle spille tid dermed. „Cron Prinsessen“ fik lov at beholde et af ankrene fra land og overlod til folkene på Kap, hvad der var at bjerge.

Til dækning for leverancerne til skibet udstedtes en veksels på 1590 rd. hollandsk kurant til firmaet Christian van Orsoog en Soonen, der var det danske asiatiske kompagnis forretningsforbindelse i Amsterdam. Guvernøren ville ikke have nogen avance på forretningen. Ziervogel fandt, at hollænderne på Kap i det hele taget havde været meget tjenstfærdige og villige, og de havde ydet lige så god hjælp, som de ville have gjort, hvis det havde været et af deres egne skibe. Den sparsomme gaveydelse havde således ikke skadet danskerne – med mindre man tænker sig, at en velvilligere indstilling fra hollændernes side måske kunne have ført til en hurtigere og heldigere redningsaktion, da chaluppen kæntrede.

Man gjorde sig nu klar til afgang. Om aftenen den 23. maj var alle om bord, og næste morgen lettede man anker. Kastellet på Kap salutedes med ni skud og svarede med syv skud, og siden „Cron Prinsessen“ havde modtaget så store tjenester, gensvarede skibet med endnu fem skud, efter tidens forhold en ganske særlig artighed.

Rejsen til fædrelandet forløb derefter godt, og i september nåede skibet Helsingør. Godt et år senere den 5. november 1748 kunne „Cron Prinsessen“ lægge ud på sin anden rejse til Indien, igen under kommando af kaptajn Sporing; den forløb heldigere, og allerede midt i maj 1750, altså efter halvandet års forløb, var skibet tilbage i København. En kort stund havde det dog set truende ud. Da skibet på tilbagevejen nærmede sig Kap, og udkikken allerede mente at kunne se bebyggelsen, rejste der sig en storm, og landet skjultes i dis, men næste dag lykkedes det at komme ind på reden, og siden bugseredes skibet til en god ankerplads, idet der denne gang kom en mand ud og viste, hvor det bedst kunne ligge.

Næsten et halvt år forløb, før „Cron Prinsessen af Danmark“ i efteråret 1750 kunne løbe ud på sin tredje rejse til Indien, denne gang ført af kaptajn Svend Fenger, der havde været med som styrmand på den anden rejse. Det var den 12. oktober 1750, skibet stod ud fra Københavns red. Der var igen tegnet 1600 aktier; kongen deltog med 76 aktier, dronningen med 8 og enkedronningen med 12 aktier. Den ledende minister A. G. Moltke, Bregentved, havde tegnet

16 aktier, og de fleste af landets kendte navne var lige som ved første rejse optaget på aktionærlisten. Skibets udredning regnedes denne gang til 56.000 rd., den udgående ladning til 150.000 rd., og assurance til 10.800 rd.

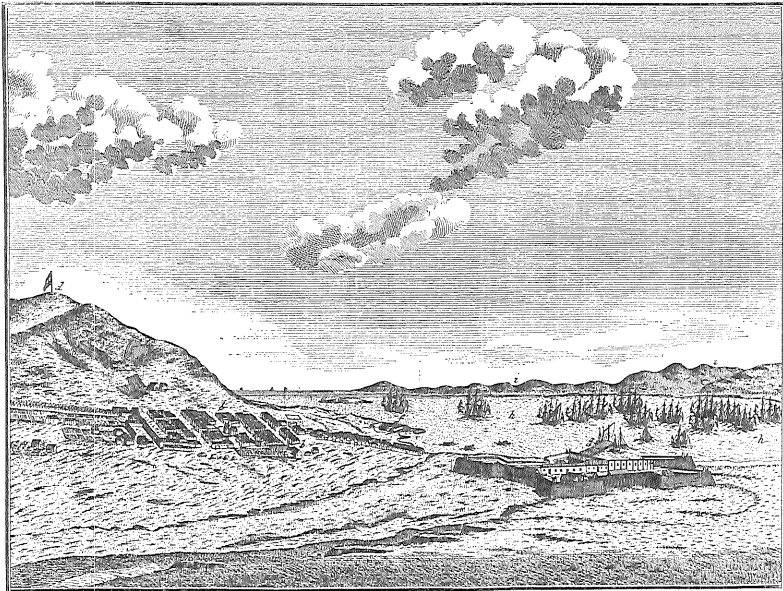
Udturen gik tålelig godt, og den 30. maj 1751 nåede man til Tranquebar, men undervejs undgik man ikke en ubehagelig oplevelse ved Kap. Nogle dage efter ankomsten, da skibet lå på reden, og båden skulle gå ind med brædder, kæntrede den på vejen. Kaptajnen, der befandt sig i land, fik imidlertid fat i et par både og kom til hjælp, så kun nogle af brædderne gik tabt. Atter et par dage senere stormede det, så bådene ikke kunne gå ud til skibet.

Opholdet ved Kap varede kun godt fjorten dage, mens man indtog vand og forfriskninger og drev småhandel med varer hjemmefra. Kaptajn Fenger fik ved den lejlighed fornøjelsen af at være med til guvernør Swellengiebels afskedsmiddag, men han kom også til at overvære begravelsen af en engelsk guvernør, der var død på vejen hjem fra Indien.

På rejsen mellem Kap og Tranquebar døde assistenten Hans Holm. Både han og hans efterfølger Søren Sparre udmærkede sig ved flittigt at anføre i skibsprotokollen, hvad man så af fugle og søens skabninger i de varme have. Ofte benyttede de herved hollandske betegnelser: dradesser, malmukker, Jan van Gentes og boskopper. Hans Holm antegnede også synet af en søorm, halvanden à to favne lang, og Søren Sparre omtaler både en slange og en sødjævel.

Medens skibet lå på reden ved Tranquebar døde en styrmand, konstabelen samt flere matroser, og andre af skibsfolkene deserterede. Hvoraf man tør slutte, at forholdene om bord ikke var så ganske tilfredsstillende. Det ses dog ikke, hvad der var i vejen. Under alle forhold var det vel uheldigt, at „Cron Prinsessen“ lå temmelig længe på Tranquebars red i den varme sommertid.

Af ladning indtoges en del salt og noget kaliaturtræ eller rødt træ, en slags sandeltræ. Det blev stuvet i bunden af skibet. Hovedlasten var kattuner, der kom om bord i store pakker. Man opnåede dog ikke på denne måde at få fuld last. Det blev derfor besluttet at sende



Taffelbayen med reden 1741. Længst til venstre Løverumpen, i forgrunden t.v. det hollandske ostindiske kompagnis have, hvor der dyrkedes grøntsager til forfriskninger for ostindiefarerne; i midten Kapstaden og t.h. fortet. Midt i indløbet til bugten den lille ø Robben Eiland, til venstre for skibene.

Stik af Joh. Wolfg. Heydt.

View of Table Bay with the garden of the Dutch East India Company to the left, 1741.

skibet til Calicut på Malabarkysten for at indtage peber, og samtidig ville man benytte lejligheden til at etablere en handelsloge i den lokale fyrste, Samorinens, land. Til hjælp ved disse forretninger medsendte guvernementet i Tranquebar sekretråd I. C. Soetmann. Han havde tidligere været på Malabarkysten for at undersøge forholdene og for at købe peber op, og det var efter hans forslag, logen skulle bygges.

Afrejsen fra Tranquebar red foregik den 3. november 1751. Turen gik syd om Ceylon og ret langsomt. Først den 11. november passeredes Kap Comorin, Forindiens sydspids. Peberopkøbet foregik ikke uden vanskelighed; men det lykkedes dog ved Colego på Travancores kyst at indtage 105.120 pund peber og ved Calicut noget længere mod

nord et endnu større kvantum. Peberet styrtedes i lasten, og på den første del af rejsen var det tilbøjeligt til at udvikle varme, så man ofte måtte åbne lugerne for at lufte det.

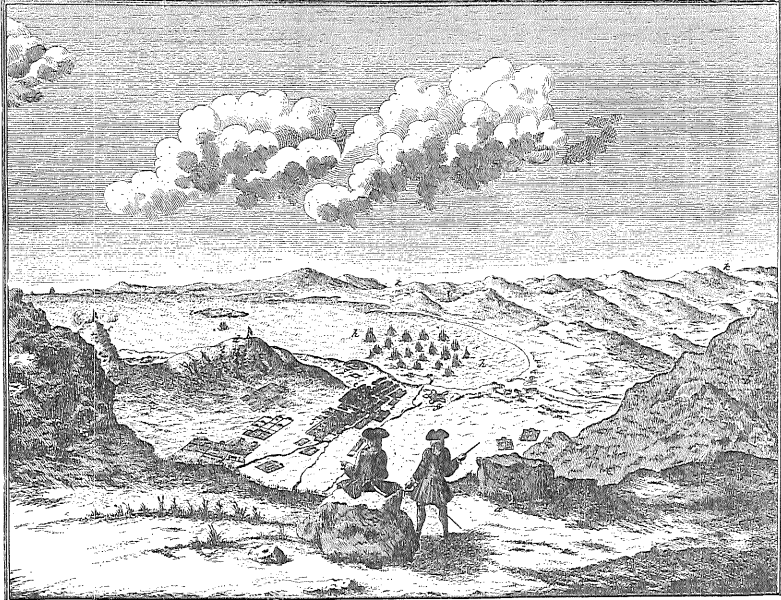
En væsentlig ulempe ved opholdet på Malabarkysten var de angrikske sørøvere, som også havde gjort farvandet usikkert første gang, da Soetmann kom til kysten. Allerede mens „Cron Prinsessen“ lå ved Colego, kom der efterretning om, at sørøverne opholdt sig med 10–12 fartøjer på højden af Calicut. Man undlod derfor ikke at holde „Cron Prinsessen“ kampklar, så længe skibet var i nærheden af denne by. Rytget fortalte, at sørøverne længere nordpå havde taget 2–3 skibe, bl.a. et engelsk orlogsfartøj, ladet med kugler og krudt. Også i land gjorde man klar til at give dem en varm modtagelse, hvis de gik ind for at plyndre. En ugestid efter ankomsten til Calicut dukkede sørøverflåden også op i god orden fra nord, i alt omfattende 11 skibe, derunder en brigantin af engelsk bygning, fem tomastede og fem enmastede fartøjer (galvetter og graper). Alle skibe var indrettet både til at gå for sejl og til roning; de største havde hver seks til otte kanoner, de mindre hver to til fire, altsammen svært skyts. Da flåden var ud for Calicut, kastede den anker, mens et af skibene gik nærmere for at bese „Cron Prinsessen“. Derefter lettede den og forsvandt sydpå. Den følgende nat var alle danske om bord i gevær, men næste dag passerede hele flåden igen på vej nordover.

Afrejsen fra Calicut sikredes ved, at man et stykke vej sydover gik i konvoj med nogle engelske skibe. Den fandt sted den 4. februar 1752. Da man vel havde tabt landet af syne, dukkede et par portugisere frem, som havde sneget sig om bord om natten i Calicut for således at flygte. De fik nådigst lov at sejle med.

På rejsen plagedes man nu af kakerlakker. De vrimlede overalt, åd af provianten og gjorde opholdet om bord utåleligt. For at komme dem til livs, udlovede kaptajnen en belønning for hvert tusind kakerlakker, der indfangedes, og det hjalp noget.

Bortset fra dette gik farten dog nogenlunde, indtil man nærmede sig Sydafrika, men derefter artede vind og vejr sig på det værste.

Allerede den 18. april fik man land at se af Afrika, men først på



Udsigt fra Taffelbjerget over Kapstaden og Taffelbayan 1741. I mellemgrunden til venstre bjergene Løvehovedet og Løverumpen; bag sidstnævnte Robben Eiland. Det var en yndet udflugt for europæerne at bestige det flade Taffelbjerg og nyde den storslåede udsigt. — Stik af Joh. Wolfg. Heydt.

View from Table Mountain over Cape Town and Table Bay, 1741.

majdagen gik man så nær kysten, at man kunne lodde bund. Da man her fandt klippegrund, holdt man udefter. I nordvest havde der været høje bjerge at se; men de skjultes siden af dis. Den 3. maj begyndte ulykkerne. Det blev da klart, at skibet tog vand. Allerede i nogen tid havde man bemærket, at der sivede vand ind ved boven, men nu så man, at det samlede sig foran i skibet, og ved fokkemasten stod det 5 fod højt. Hidtil havde man kun pumpet ordinært; men da man nu kunne høre vandet, hvor det kom ind ved bovbåndene, blev alle mand sat i gang med at lange vandet op med pøse. Dette hjalp noget, og efter at man havde taget nogle stenkul op fra bunden af skibet, blev tømmermanden sat til at hugge hul på øverste dæk, så man kunne sætte en pumpe ned.

Også agter pøsedes vand op, og efter at en del ferskvandsfustager var taget op, blev der gennem forlugen sat en pumpe ned i vandlasten. Hele dagen vedblev man at pumpe og „balje“ vand op, og om aftenen stod der kun 12 tommer vand over skibets garnering. Tømmermanden søgte da at hugge enderne af et par stykker af det røde træ, så man bedre kunne komme til, og næste dag fik man alt vandet af forlasten, så man igen kunne sætte de tomme fustager ned. Da en ny undersøgelse blev foretaget „i pikken“ agter i skibet, fandt man, at konstabelens inventar var fugtigt, så man måtte tage det op på dækket og tørre det. Tredjedagen var der kun lidt vand forrest ved bobvåndet; resten kunne nu løbe gennem vandlasten og frem til en pumpe, og faren var ikke overhængende.

I disse dage så man gentagne gange land i nord og mente, at det var Kap Agulhaes, og man forsøgte at komme videre vesterpå langs kysten; men om aftenen den 7. maj kom en ny ulykke til, idet en storm rejste sig af nordvest. Man måtte da lægge bi „med en enkelt abe“, og om natten blev begge underræer strøget. Næste morgen var der atter vand i lasten, så man måtte til at „balje“, og dagen efter fandt man, at blokken i forstævnen, hvorpå bovsprydet lå, var løs. Skuden begyndte at give efter i fugerne.

Man forstod nu, at situationen var alvorlig, og alle blev grebet af uro. Det hedder i skibsprotokollen: „I dag er af samtlige ober- og underofficerer udlovet en gave til de fattige, om den almægtige Gud i nåde ville se og hjælpe os i denne øjensynlige nød og fare, som vi er udi, og hjælpe os igen at kunne se vort kære fæderne land med glæde“. I alt ofredes 141 rigsdaler; ved den foregående ordinære ofring på påskedag den 2. april blev der kun ofret 50 rd. til præsten og 20 rd. til de fattige.

I de følgende dage vedblev stormen at rase, så skibet havde svært ved at ligge bi, og sejlmaskerne måtte arbejde på et stormsejl, som kunne bruges på mesanen.

Den 10. maj slog en svær sø fra agter styrbords galleri i stykker, og en del vand kom ind i kahytten; siden fyldtes kulen midtskibs med vand, og svære overhalinger gik hen over kobryggen. Den næste

dag trak skibet vand, så pumperne måtte holdes i gang hele tiden, en stor anstrengelse for besætningen. Den 14. maj blev søen så urolig, at skibet ofte blev slået hårdt under gillingen med det resultat, at kakhytten lettede sig ved det, og vandet fossede ind i arkeliet. Det løb herfra gennem ris- og nellekammeret (indisk nelle = en slags ris) og tog en del af kornet med ud.

Mange varer om bord var nu så ødelagt af mug, kakerlakker og fugt, at de var ubrugelige, og besætningen begyndte at blive syg af vattersot og skørbug, så en del lå til køjs.

Efterhånden var det galt fat på alle kanter, og overstyrmand R. Munck udtrykte sin frygt i et langt digt, som han indførte i skibsjournalen :

Nu ser det farligt ud! Skal strøm og bølger råde?
 Skal mørke, regn og slud formere nød og våde?
 Skal den kontrære vind til vor ulykke stå?
 Skal bølgens mægtig vand vort skib i splinter slå?
 Skal skibet åbne sig, at havets skarpe sluser
 skal stige ind til os, som allerede suser
 Med slig en voldsom magt igennem stevn og skod?
 Skal det formere sig, da ser det farligt ud.
 Skal vore stakkels folk ved kuld' og arbejd' svækkes?
 Må da vort håb og lyst ved slige skæbne stækkes?
 Vi ser den tredje del af sygdoms sår er kvælt,
 Hvis tal formerer sig hver dag, det er jo fælt!
 Vor pumpe nat og dag foruden ophold klapper,
 Hvormed indfusend sø med møje vi udtapper.
 Skønt vi just holdes læns, er dog hvert pumpeslag
 Som en erindrings lyd til tidens sidste dag.
 Vi drives daglig ud i mer og mere fare,
 Hvis Gud mirakelvis os ikke vil bevare.
 Og kun selv det usædvanlig hårde vejr,
 Som fører bølger med sig i en voldsom hær –
 Ej! var vi Noa ark, at Gud selv ville lukke
 For al ulykke til, da turde vi ej sukke.
 Ej! at vor Jesum lå hos os udi sit „kød“,
 Vi ville vække ham, at råde os af nød.
 Ej! var dog Paulus her, som kunne os husvale
 Som fordem: ingen af jer skal for døden dale.
 Jer skal ej falde af det mindste hovedhår.
 Hvad salve var det ej på vores hjertesår?

Men hvem er her, som vil og kan vor jammer høre?
 Hvem er her, som vort suk til Jesus skal indføre?
 Hvem skal vel frelse os ud af det grusomme hav,
 Som hyppig truer med vor undergang og grav?
 Må da ej dødsens angst og bitterhed omspænde
 Os usle kreaturer, som her i slig elende
 Må drive her og der, må stødes op og ned,
 Til vores svage skib selv dåne må derved?
 Hvis vi ej kristne var, da måtte vi fortvile,
 Og kun af dødsens skræk i dødsens arme ile;
 Men nu skal tro og håb opholde sind og sjæl,
 Om Gud end fandt behag i at slå os ihjæl.
 Men mægtig fromme Gud, som bor udi det høje,
 Du ser jo alle ting, du ser og vores møje,
 Glem ej det løfte, som du haver lovet mig:
 Går du igennem vand, det skal ej drukne dig.

I virkeligheden var situationen om bord fortvivlet. I de sidste dage var skibet slået langt imod syd. Hvis det kom endnu længere sydpå, var der ingen mulighed for, at det i den tilstand, hvori det befandt sig, kunne klare sig frelst igennem til havn eller land. Man kunne da med sikkerhed se frem til undergang og forlis.

Den 15. maj 1752 indkaldte kaptajn Fenger da skibsrådet for at drøfte, hvad der var at gøre. Man var her enige om, at der ikke var nogen udsigt til at fuldføre hjemrejsen til Danmark, medmindre skibet først kom til reparation, og man besluttede at holde af, for at fartøjet „kunne have nogen lise“, siden det umulig kunne tåle de hårde stød, det fik ved at ligge bi „i denne meget hule sø“. Ligeledes vedtoges det at søge første land og havn, som den gode Gud ville lade vand og vind føre frem til.

Man drøftede også besætningens vandration. Den var en pot pr. mand pr. dag; det turde man ikke formindske; men man vedtog, at det for fremtiden også skulle gælde skibets officerer. I stedet fik folkene dobbelt brændevinsration, så længe det hårde vejr varede ved. Endda brændevinsforrådet var lille.

I stedet for at ligge bi satte man derefter sejl i håb om igen at kunne komme noget nordpå. Det gik da også fremad, skønt søerne var svære, og skibet arbejdede stærkt.

Undervejs lagde man mærke til, at pumpevandet var salt som lage; man sluttede deraf, at vandet havde været inde i lasten og bortsmeltet saltet der.

Nu og da måtte der „baljes“; men under en storm den 18. maj måtte skibet lægges bi, og imens lod det sig ikke gøre at pøse vand op. En pumpe blev derfor sat ned i forlasten, men det lykkedes ikke at få skibet læns. Et par dage efter blev pumpen ved store last uklar, og da man tog den op, var den fuld af peber. Man sluttede heraf, at saltet var smeltet, så pebret løb længere ned i lasten, hvor vandet kunne få fat i det. Da man havde fået pumpen rensset og satte den ned igen, var der halvanden fod vand i storlasten. Der blev herefter idelig arbejdet med tre pumper.

Midt i den store elendighed var det en trøst, at man den 20. maj atter fik land i sigte. Det gav anledning til, at der igen blev holdt skibsråd. Man vedtog her at holde skibet gående under små sejl om natten og så den næste morgen søge at komme under land og der om muligt løbe ind i en bugt for at bjerge skib og gods. Man håbede at kunne nå ind til Rio del Goa.

Næste dag ved morgengry sås land seks mil ude i nord, og man var nu travlt beskæftiget med at gøre ankere, tove og både klar; men om eftermiddagen gik vinden om i sydvest, og om aftenen var der dis over land, så man måtte dreje i sydøst for natten, og den følgende dag var der 7 mil til land.

Dødsfaldene om bord begyndte nu at blive hyppige. Den 20. maj var en matros død, og samme dag var mesterkokken Gerhard Wessel og korporal Christian Matzen så syge, at skibspræsten kom og betjente dem med nadverens sakramente. Korporalen døde den 22. maj tidlig om morgenen på et tidspunkt, da 14 andre var syge og lå til køjs, medens mange gik og krøb, så de ikke kunne bestille noget. Samme dag søgte endnu tre til køjs af sygdom. „Den gode Gud se i nåde til os“, hedder det i protokollen, „og give os den forønskede havn eller bay, hvor vi kan se skibets ladning og mange sjæle bjergede og istandsat igen“.

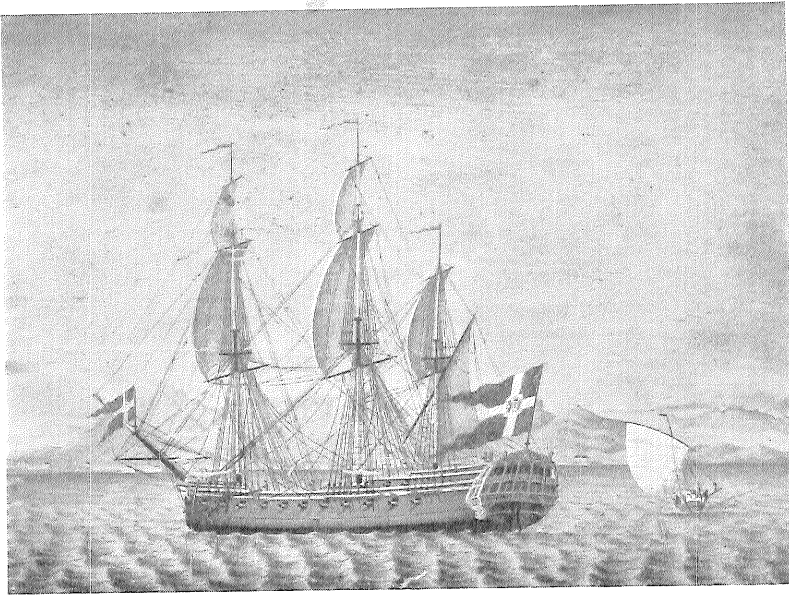
Den 23. maj var vejret så godt, at man igen kunne holde indefter,

og optimismen så stor, at man kunne holde auktion over de afdødes ejendele. Humøret blev imidlertid snart igen slået ned. Da jollen om eftermiddagen blev sat ud for at undersøge et stykke træ, der lå og flød i havet, benyttede kaptajnen lejligheden til at lade den gå rundt om skibet. Han så da, at forstævnen var løs så langt ned, som man kunne se, når skibet duvede. Vandet løb ind ved den ene side og ud ved den anden, og forhudningsplankerne var ganske åbne i nåder og lasker. Det hele kunne når som helst skilles ad og flyde ud på bølgerne.

Det sås også, at skibet, fordi alt saltet var smeltet bort, lå højere på vandet, end det skulle. De sidste tre-fire dage havde pumpevandet haft en stærk smag af peber.

For tredje gang blev skibsrådet da sammenkaldt, og ved denne lejlighed forlangte kaptajnen at få deltagernes vota skriftligt. Han ønskede åbenbart ikke at stå alene med ansvaret for, hvad der nu skulle gøres. Konstabelen Tønnes Tollesen og bådsmænd Bertel Randers samt yngste styrmand Michael Hansen Lindegaard ønskede, at man skulle sende jollen i land for at få at vide, hvor man var. Tredje styrmand, som ikke var nogen anden end vor gamle bekendte Ziervogel, mente, man havde tilstrækkeligt gode observationer til at vide, hvor man var, og at man noget mod øst ville finde Mossel Bay, et sted, hvor der var læ for vestenvinden. Derimod ville det være farligt at gå mod øst til False Bay tæt ved Kap, for den var så langt væk, at den næste storm let kunne melde sig, før man nåede frem dertil. Hvis det blev vestenstorm, mente Lindegaard, man skulle gå til Madagascar. Hverken andenstyrmanden Rotwitt eller førstestyrmanden, den poetisk anlagte Munck, mente, det lod sig gøre at søge ud i åben sø. Sidstnævnte holdt for, at man i alt fald skulle gå med vinden og søge enten til False Bay eller til Mossel Bay.

Imidlertid indkom der til kaptajnen et bønsskrift fra skibsmandskabet i øvrigt, der bad om, at man hurtigst muligt søgte land; der blev navnlig henvist til, at så mange var syge. Sygdommen beskrives her som hævelse i benene og „gemæktet“ og siden i hovedet og livet. Som svar på denne henvendelse besluttede skibsrådet enstemmigt at søge



En af det danske Asiatiske kompagnis kina- og ostindiefarere under indsejling i Taffelbayen omkr. 1750. Et billede af „Cron Prinsessen af Danmark“ findes såvidt vides ikke, men dette giver et godt indtryk af kompagniets store skibe.

I flaget og gøsen ses kompagniets mærke. — Maleri af ukendt i privateje.

A Danish East-Indiaman in Table Bay about 1750.

langs land og at gå ind i den første indskæring i landet, som man kom til.

Allerede næste dag, den 24. maj, mente man at se en vig inden for en revle. Kaptajnen syntes noget ubeslutsom; men efter en livlig rådslagning besluttede han at gå forbi vigen og noget mod vest. Næste dag vendte han imidlertid tilbage og søgte ind mod vigen. Jollen satte ud med førstestyrmanden om bord, for at han skulle finde, hvor man kunne løbe ind, og på den måde nåede man frem til en lille bugt, hvor man lod dagligankeret falde på 6 favne vand.

Alt efter som man nærmede sig kysten, håbede man at se tegn på mennesker. Engang troede man at se et signalflag, men det var en skuffelse. Kysten syntes øde og menneskeforladt, og ingen båd kom

ud for at se, hvad det fremmede skib ville, sådan som det ellers var det almindelige, når et skib nærmede sig Afrikas kyst.

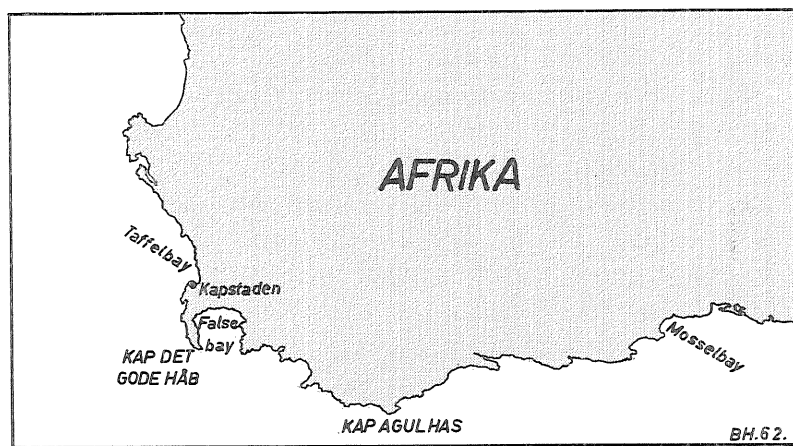
Om eftermiddagen gik kaptajnen da i chaluppen for at rekognoscere, og et par kanonskud blev løsnet. Man lagde ind til kysten og nåede omtrent en mil op i land, men så intet til mennesker. Kun fodspor af vilde dyr var der. Kaptajnen vendte da tilbage til skibet, syntede det og fandt, at det lå temmelig dybt, og for at lette det lod han de vandfustager tømme, hvori der var saltvand. Når man havde brugt det medbragte ferske vand i en fustage, fyldtes den almindeligvis med salt vand, for at den ikke skulle falde i staver, og efter flere måneders rejse til søs var der brugt en betydelig del af det medbragte ferske vand. Vandfustagerne betegnedes i øvrigt på den tid farkens eller læggers.

Efter fustagernes tømning holdt man skibsråd og vedtog at vente for at se, om der ville komme mennesker til syne, og om vejret ville tillade reparation af skibet. Man havde nu knapt nok så mange raske folk, at man kunne lette ankeret, og i hårdt vejr ville man slet ikke kunne tumle skibet til søs. Om aftenen sås et par ryttere, vistnok hvide mænd, på stranden, og jollen blev sendt ind; men de fremmede red straks igen op i landet. Man affyrede da et kanonskud.

Næste morgen, den 27. maj, gik Ziervogel og Lindegaard i land for at rekognoscere. Medens de to styrmænd var væk, lykkedes det en kvartermester med et par mand at komme i forbindelse med to hollandske bønder og fire hottentotter, der lå i skoven for at jage vilde bøfler, og ved deres hjælp fik de en slagtet bøffel med om bord. Den følgende dag sendte man flere mand, der var syge af skørbug, i land, for at de kunne røre sig.

Først trediedagen kom styrmændene tilbage, ledsaget af en bonde til hest, som boede seks mil indefter. En vogn fulgte med får, kål og andet grønt, og i de næste dage kom flere forsyninger, som de syge folk trængte hårdt til.

Under den livlige trafik mellem skibet og stranden indtraf det den 30. maj, at chaluppen fik svære søer over sig i brændingen, så den blev fuld af vand, og bagefter kunne man fra skibet se, at der mang-



Kortskitse over Afrikas sydligste spids med Kapstaden i vest og Mossel Bay i øst.

Sketch map of Cape Town in the west and Mossel Bay in the east.

lede fire af de ni mand, som skulle være om bord. De resterende havde held til at redde fartøjet og sig selv ind gennem brændingen noget længere mod øst. De måtte så se at bjerge sig på den øde kyst, som de bedst kunne.

Det var hård kuling, dønningerne slog om skibet, og pligtankeret blev lagt ud. Da vejret slet ikke havde bedret sig den følgende dag, pakkedes mad og brændevin i et anker, som jollen bragte ind til brændingen, hvor det lykkedes en mand at svømme igennem med det, så de forkomne folk på kysten kunne få noget at styrke sig på.

Af de fire mand, som var gået tabt i brændingen, var det lykkedes den ene at komme i land i elendig tilstand. De andre havde da slæbt ham op i et buskads og efterladt ham der. Da de siden kom for at se til ham, var han borte og intet steds at finde. De sluttede da, at vilde dyr havde ædt ham op.

Ude på skibet forfærdigedes nu en tømmerflåde, som bugseredes ind til land, for at den skulle hjælpe til at få folkene derinde fra om bord. Flåden nåede dog ikke ind. Tre mand, som var på den, måtte svømme i land, og redningsaktionen mislykkedes. Først den næste dag,

den 1. juni, lykkedes det efter nogle forgæves anstrengelser at redde resterne af chaluppens mandskab om bord.

Medens disse ting foregik, havde tømmermanden forsøgt at reparere på skibet; men alt, hvad han kunne gøre, var at presse værk ind om bovplankerne og slå lister på, for at det ikke skulle skylles ud igen.

Det værste var dog sygdommene. Den 28. maj berettedes to mand, den 30. maj døde to andre, og den 1. juni døde endnu en.

Om eftermiddagen den 1. juni viste en del bevæbnede ryttere sig på stranden. Det var landdrosten, Horack, og hans mandskab. De forlangte at tale med en skibsofficer, og kaptajnen gik da i land og forhandlede med dem; men ved tilbagekomsten til skibet ville han ikke ud med, hvad rytterne var kommet for. Straks efter gik han imidlertid igen i land med begge tømmermænd for at få chaluppen repareret, og næste dag så man fra skibet, at en bonde var kommet til stranden med ti stude, som trak fartøjet ind til en flod. Denne strøm blev kaldt „Caffer kuls rever“ og lå ca. 10 mil vest for Mossel Bay. Allerede den følgende dags aften lykkedes det at få chaluppen varpet ud igen nem brændingen, så den atter kunne gå ud til skibet.

Det viste sig nu, at det var hensigten, at „Cron Prinsessen“ skulle gå til Mossel Bay for at blive der resten af vinteren. Landdrosten havde sendt bud dertil, at man skulle tænde fyr, hvis skibet kom dertil om natten. Han blev imidlertid her på stedet for at kunne være til tjeneste, indtil skibet lettede anker, men som han sagde: på danskernes bekostning. Kaptajnen gik ind på at betale ham, da han også i Mossel Bay kunne være til megen nytte.

Efter at flere forsyninger var bragt om bord, og en skrivelse sendt til den hollandske guvernør på Kap, Doolenbach, gik skibet igen under sejl den 6. juni 1752 og stod østpå langs kysten, indtil det den 10. juni nåede frem ud for Mossel Bay og lod ankeret falde. Om morgenen d. 11. juni gik kaptajn Fenger sammen med assistent G. Colendal i chaluppen ind til land for at opsøge de derboende hollandske bønder; men først en mil oppe i landet fandt de et hus. Den fornemste mand på disse kanter hed Meier, og hos ham fik de underretning om forholdene.

Senere på dagen gik skibet med en sydlig luftning ind i bayen og fortøjede. Det trætte skib havde fundet sin endelige havn, og den poetiske førstestyrmand skrev i sin journal: „Og som vi befinder vort skib og os nogenledes salveret, er vi og skyldige at love og prise Gud, som har frelst os af dødsens vånde.

Ja, vi vil takke Gud, dit navn med pris ophøje,
 Som så til os med det så nådig faderøje,
 Og til vort suk og råb dit øre ville bøje.
 Da vi var fyldt med frygt, med rædsel, nød og møje,
 Har du vor undergang til frelse villet føje,
 Må vi da og i dag os glæde og fornøje.“

På vejen til Mossel Bay var underassistent Fuchs død, og indsyet i en hængekøje med kanonkugler blev han som så mange af sine skibsfæller sænket i havet. Morgenen efter ankomsten døde også styrmand Liebenberg, der længe havde været syg. Han blev lagt i kiste og begravet i land. I hvert af tilfældene salutedes med tre kanonskud.

De syge på skibet blev nu snarest sat i land, de mest syge til forplejning hos bønderne. Til de øvrige rejstes et telt på stranden. Her kunne også de folk bo, som skulle holde vagt i land for at tage mod de forsyninger, som bønderne kom med, får, stude, kærnemælk, kartofler, citroner, blomkål, pomponer og grøntsager. I øvrigt blev båden sendt ud at fiske, og kaptajnen gik i land med folk og spader for at få gravet en brønd, hvor man kunne tage vand. Endelig blev der sendt mandskab af sted for at kappe båndstager, så man kunne reparere fustagerne. Og så skrev man til landdrosten og bad ham give ordre til, at ingen måtte hjælpe nogen fra skibet at desertere.

Dermed var det mest fornødne i orden.

Kommet så vidt begyndte man at spørge, hvordan det var gået ladingen. Efter at der var gjort ryddeligt og rent på skibet, åbnedes lasten den 16. juni i skibsrådets overværelse, for at man kunne se, hvad stand varerne var i. Det hele var sunket et par fod, og overalt var der kakerlakker; kattunpakkerne viste sig imidlertid at være tørre med undtagelse af et par stykker, og peberet var temmelig tørt, men noget varmt og skimlet ovenpå. Af den medbragte ris var en god del

så bedærvet, at den måtte kastes over bord, og i det ene riskammer havde rotterne været på spil.

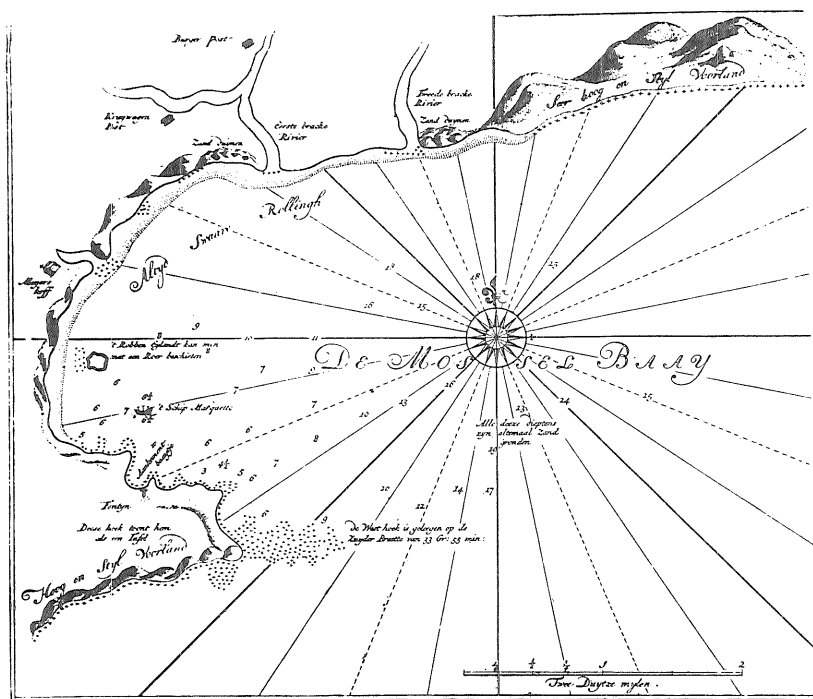
Foreløbig var der ikke megen kraft og energi til at foretage sig noget. Man vidste heller ikke ret, hvorledes det hele skulle gribes an. Fremskaffelsen af det nødvendigeste tog det mandskab, der var brugbart. Lang tid gik hen, før man fik noget fra hånden. Man måtte komme til kræfter efter den angst og de ulykker, man havde oplevet.

Det første spørgsmål, som trængte sig på, var nu, hvad man kunne gøre ved skibet. Efter at det var skrabet og rengjort i vandgangen, blev det den 24. juni underkastet et grundigt eftersyn af kaptajn og officerer. Den største skade fandtes oven vande, men bovbunden var somme steder rådden. Garneringsplankerne var så møre, at man på steder kunne jage en kniv lige igennem dem. Der var også trøsket omkring mange af boltene i boven. Vandfustagerne var til dels gennemædt og ubrugelige. Ligeså foretog man den følgende dag, efter at krudtet var ført i land, så man bedre kunne bruge lys, en besigtigelse agter i pikken og fandt blandt andet, at træet også der var råddent omkring alle bolte og spiger. Et otte tommers spiger kunne pilles ud med fingrene. Et sted var der så frønnet, at man kunne kigge gennem garneringen lige ud til forhudningen.

Ved et to dages skibsråd drøftedes derpå, om man selv var i stand til at foretage reparationerne, og kaptajnen forlangte atter denne gang deltagerens vota skriftligt. Ikke alene officererne, men også underofficererne var tilkaldt.

Af de forskellige vota er tømmermændenes det interessanteste. Det gik ud på, at skibet ingenierte var sødygtigt, og at en reparation ikke kunne foretages der på stedet. Skibet skulle i dok, hvis det skulle istandsættes forsvarligt.

Den eneste mulige slutning heraf var, at det måtte opgives. Dette sagde man ikke rent ud; men alle var enige om, at man skulle se at få ladningen bjerget, og dernæst var der enighed om at sende bud til Kap efter sagkyndige, der kunne foretage en besigtigelse og bevidne, hvor galt det var fat. Fjerdestyrmand Mathiesen traf nok det rigtige, når han skrev: „Det syntes at være et under og et besynderligt Guds



Hollandsk søkort over Mossel Bay omkr. 1750. Til venstre er angivet „Meyers hoff“, måske den i teksten nævnte bonde, Meiers gård. – Fra et søkortatlas, udgivet af Johannes & Gerard van Keulen, Amsterdam.

Handels- og Søfartsmuseet.

Dutch chart of Mossel Bay about 1750.

forsyn, at vi endnu til dato er i behold“. Man vedtog da den 27. juni at lægge skibet så nær ind ved strandbredden som mulig for at losse og at sende Ziervogel til Kap for at få arrangeret et legalt syn. Han fik en bonde med som vejviser.

Allerede den næste dag, den 28. juni, blev skibet lagt længere ind, men man tøvede endnu med løsningen. Fustagerne blev bragt i land og 30 levende svin, som man endnu havde tilbage. Desuden sejl og materiale til teltskygningen.

Imidlertid indtraf en dag med østenvind og høj sø, så vandet fossede ind for og agter i skibet. Mossel Bay gav kun læ for vinde fra vest og

nord. Sydøstlige vinde stod lige ind, og bayen var i virkeligheden kun at betragte som en nødhjælp. Hen på eftermiddagen begyndte skibet at gå op og ned, så det huggede agterparten i grunden. Man måtte da flytte kanoner og andre løse genstande frem på forlugen, så agterparten kom til at ligge højere på vandet. Man satte også det dyrebareste, der var om bord, depechekisten op på skansen, så den hurtigt kunne reddes, hvis den yderste fare var for hånden. Den indeholdt breve og regnskaber fra guvernementet i Tranquebar. Denne dags oplevelser førte til, at man et par dage efter, den 6. juli, i et nyt skibsråd vedtog, at man ikke ville afvente synsmændenes ankomst fra Kap, men lægge skibet endnu længere ind og snarest gå i gang med løsningen, og med bøndernes hjælp ville man så bygge et hus til lodningen, hvortil man ville bruge materiale fra skibet.

Endnu samme dag gik kaptajnen i land for at akkordere om byggeriet, og om bord begyndte man af skibets rundholter at bygge en tømmerflåde til brug ved løsningen. Da vinden næste dag var sydvest, lempedes skibet til en bedre plads; men i den tiltagende sø begyndte det at hugge, så kulen fyldtes halvt med vand, og først et par dage derefter lykkedes det at fortøje skibet længere inde og med forstævnen mod land.

Den 10. juli begyndte mandskabet på opførelsen af huset, og dagen efter sattes de første kattunpakker i land. Hermed fortsattes til den 16. juli, da der i alt var bjerget 431 pakker, som indtil videre opbevarede i teltet. Den 18. juli begyndte løsningen af peberet, og efterhånden som det kom i land, styrtes det i tomme fustager, som derefter blev slået til af skibets bødker.

Endnu var der ikke sluttet akkord om husbygningen, men man havde bedt landdrosten om tilladelse, og han svarede, at han havde ordre til at hjælpe på alle måder. Efter nogle omsvøb sluttede han dog med at henstille, at danskerne selv ordnede sig, som de syntes. Det endte da med, at kaptajnen beordrede skibets besætning til at gå i land og samle sten og begynde på opførelsen. Træ fik man ude fra skibet, og siden akkorderedes med bonden Adam Bernhard om strå eller halm til tag, idet nogle folk stilledes til hjælp med at skære og

lægge på vogn. Ind i august stod huset da færdigt, så man kunne begynde at styrte peber derind. Det hentedes nu både fra teltet og ude fra skibet, og sække til transporten syede man af kasserede skibssejl.

Da det på forhånd var klart, at der ikke var plads til alt peberet i det første hus, akkorderedes også med bonden Henrik de Roy om levering af materiale til et stråhus, og i sidste halvdel af august og i september rejstes dette hus. „Cron Prinsessen“s besætning fik således efterhånden skabt sig en ramme om deres robinsonagtige tilværelse på den ubeboede kyst.

I mellemtiden ankom fra Kap to tømmermænd for at syne skibet. Den 23. juli undersøgte de det og afgav attest om dets tilstand, og nogle dage efter vendte de hjem, vel aflønnet og med passende gaver. Desuden fik de med sig en malabarsk slavedreng, som kaptajnen havde købt i Calicut, og som nu skulle tjene som foræring til guvernøren på Kap.

Mens husbygningen stod på, førtes der stadig peber i land fra skibet. Til brug ved udlosningen havde man af rundholter og træ fra skibet konstrueret en art brygge ved stranden; men den blev forstyrret ved en kraftig søgang den 23. august. Ved samme lejlighed blev skibets båd og jolle ødelagt, så man kun havde chaluppen tilbage. Tøjtov med anker gik tabt, og det andet tov, som holdt skibet, blev beskadiget. Ved arbejdet med at redde rundholterne, fik en matros et ben slået i stykker, og en anden blev slået over bord fra chaluppen og forsvandt i bølgerne.

De forskellige ulykker, som denne storm forvoldte, førte til, at folkene om bord blev urolige og forlangte at komme i land, da de ikke mere havde midler til at redde sig, hvis der skete skibet noget.

Den 25. august besluttede skibsrådet da, jo før jo hellere at sætte skibet ind på sandgrund og siden beflitte sig på at bjerge kaliaturtræet, inventaret og de levnedsmidler, der var tilbage på skibet. Straks derefter tog man fat på at varpe skibet; inden aften stod det fast på grunden, og et par dage efter vandt man det højere op på stranden. „Cron Prinsessen af Danmark“ havde dermed fuldført sin sidste lille rejse.

Samme dag kom der kurer fra firmaet de Wett på Kap, at der var lejlighed til at sende breve til Europa med et hollandsk skib. Man skyndte sig derfor at udfærdige en beretning til det asiatiske kompagnis direktion i København med forslag om, at der blev udsendt et skib til Mossel Bay efter ladningen, som var oplagret på stranden.

Ved samme tid bjergedes det sidste peber i land, og efter at det var kommet i hus, blev kattunpakkerne fra teltet lagt ind oven på. De private kister, som forlængst var bragt fra borde og hidtil havde stået under åben himmel, sattes ligeledes under tag.

Jævnlig afbrudt af regnvejrsdage begyndte man nu også bjergningen af levnedsmidler og materialer; men en morgen fandt man, at chaluppen af forsømmelse var slået i land og gjort ganske ubrugelig, således at man nu havde mistet det sidste fartøj. Den blev dog repareret, og et par dage efter fortsatte landsætningen af godset. Man bjergede endvidere kanoner og rappeter. De sidste bodmerikister og medicinkisten førtes i sikkerhed. Tove og takkelage fulgte efter. Pumper og jerngenstande blev til dels nedgravet i sandet for at reddes fra forvitring. Snart fjernedes også de nagelfaste ting fra skibet, og af sødækket byggede man et tag i land. Den 19. september flyttede officererne ud af det lille telt, hvori de hidtil havde ligget, ind i enden af træhuset, og et par dage efter flyttede det jævne mandskab ud af det store telt og ind i det lille, hvorefter en del af det store telt blev taget ned og sejlene lagt i hus.

Da nu de mest værdifulde ting var bragt i sikkerhed, forekom det ikke nødvendigt at lade så stort et antal skibsfolk blive gående på stedet. Folkene begyndte også så småt at knurre. Der blev da indkaldt til skibsråd den 26. september, og her begyndte Munck og Rotwitt med at sige, at de ville rejse med det første, Rotwitt med den tilføjelse, at det ville ske med eller uden forlov. Kaptajnen forestillede dem, at først måtte kaliaturtræet og skibsmasterne bjerges, og hvis nogen skulle rejse, måtte det foregå efter nærmere aftale. Han mente, at nogle af folkene nok til sin tid kunne afgå, men han ville gerne drøfte, hvor mange man mente der burde blive tilbage for at holde vagt ved godset. Han tænkte sig at sende Munck til København med rapport

til direktionen, og selv ville han følge med til Kap for at se til, at alt blev ordnet på det bedste.

Officererne gik da ind på denne plan og lod afsendelsen af mandskab bero, til træ og master var reddet. Kun Rotwitt forbeholdt sig, selv at give forklaring over for direktionen i København.

I de følgende dage bjergedes mesan og fokkemast, og tømmermændene huggede hul på skibet, for at noget af vandet i det kunne løbe ud, så man kunne få fat på træet. Det viste sig imidlertid, at vandet stod for højt, og ved et nyt skibsråd den 2. oktober vedtoges det at lade hovedstyrken rejse og at overlade til vagtmandskabet, om det kunne redde noget af træet. Allerede dagen efter, da det var lavvandet, sank vandet i skibet dog så meget, at man kunne bjerge de sidste kanoner, der lå i lasten, og tillige få fat på nogle stykker kaliaturtræ, og i de følgende dage lykkedes det at redde en del af træet i land, indtil vandet igen steg, fordi skibet borede sig dybere ned i sandet.

Samtidig byggedes der på det sted, hvor det store telt havde stået, et stråhus til vagtfolkene, og et skur opførtes til skibsmaterialer og proviant. Sejlmageren, bouteilleren og kokken leverede deres inventar. Alt skulle indrettes så godt som muligt for dem, der skulle blive tilbage.

De første, der forlod Mossel Bay, var præsten Hans David Hansen Celius og den utålmodige styrmand Rotwitt. De rejste allerede den 3. oktober, præsten medtagende alterkalk, alterbog m.v. De øvrige måtte blive endnu nogen tid. Den 19. oktober afgik depechekisten med vogn til firmaet de Wett på Kap, hvorfra den skulle gå med et af det danske asiatiske kompagnis egne skibe til København. Først den 26. oktober udtoges det mandskab, der skulle blive tilbage og holde vagt. De tre følgende dage afgik tre vogne, hver med fire overordnede, og 6 vogne, hver med 8 menige, altså i alt 60 mand til Kap. Desuden rejste den ene af de to portugisere, som havde sneget sig om bord i Calicut. Vognene blev lejet hos bønderne i omegnen.

Tilbage blev 26 mand, nemlig kaptajn Fenger, assistent Colendal, obermester van Deurs, styrmændene Michael Lindegaard og Rolf Mathiesen, skibmand Jens Dolmer, konstabel Tønnes Tollesen, otte

matroser, to lærlinge og fem drenge samt fire passagerer fra Tranquebar. Af passagererne skulle den ene tjene som kok, den anden som slagter og bager. Disse folk blev nu kaldt sammen og formanet til god og flittig vagt „samt enig med hinanden at leve“, og for at opmuntre dem til tro tjeneste tilstod kaptajnen dem lønforhøjelse.

Dagen efter rejste Fenger og Colendal til Kap for at bane vejen for de bortdragende. Afstanden til Kap regnedes til ca. hundrede mil, og rejsen tog ti-femten dage. Firmaet de Wett sørgede for logi til alle de danske.

Ved ankomsten til Kap aflagde kaptajnen visitter hos guvernøren og overrakte de sædvanlige gaver fra Indien; da de efter forholdene var temmelig små, lagde kaptajnen noget til af sit eget, blandt andet den førnævnte slavedreng.

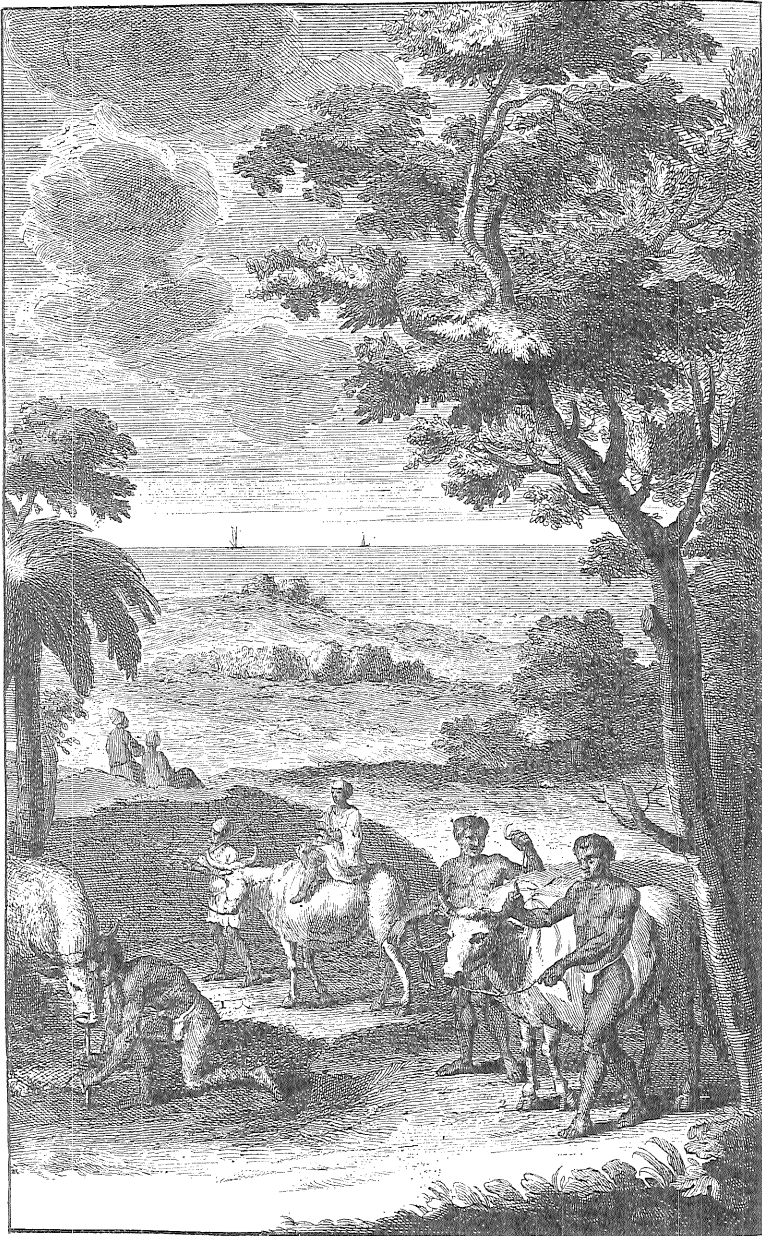
Ved samme lejlighed optoges et nyt lån hos guvernøren på 2000 rd., og derefter udbetaltes tre måneders gage til hele mandskabet. Der var også en høj leje at betale for alle vognene fra Mossel Bay, i alt 910 rd. Rotwitts transport ville kaptajnen ikke betale, da han havde sagt, at han ville rejse med eller mod tilladelse.

Mens man nu gik og ventede på skib, fik nogle af mandskabet lov at gå ud blandt bønderne for at hjælpe dem med høsten. Først den 11. december ankom et hollandsk skib fra Batavia på rejse til Europa. Kaptajnen gik da til guvernøren for at bede om skibslejlighed, og han fik straks løfte derom; men en uges tid senere kom endnu to skibe, så mandskabet kunne fordeles også på dem. Derefter afrejste styrmand Munck med de første tolv mand den 1. januar 1753 med skibet „Hercules“, kaptajn Berns, til Middelburg i Zeeland.

Inden de øvrige kom af sted, arriverede det danske asiatiske kom-

Hottentotter med trækokser. Hottentotterne, Kaplandets oprindelige beboere, kendte ikke agerbrug, men kun kvægavl. Mod glasperler, armringe, tobak o. lign. solgte de køer og får til europæerne. For ostindiefarerne var det en livsbetingelse at få fersk kød, når de hærget af skørbug løb ind til Kap. — Stik efter M. Elgersma, i Peter Kolbe: Naaukeurige en Uitvoerige Beschryving van de Kaap de Goede Hoop I (Amsterdam 1727). — Kgl. Bibliotek.

Hottentots with draught oxen.



pagnis eget skib „Prinsesse Wilhelmine Caroline“, kaptajn Rønne, fra Tranquebar, i øvrigt ikke uden at komme i vanskelighed ved indsejlingen til Kap. For en gangs skyld var det vindstille; skibet begyndte derfor at drive med strømmen; men ved hjælp af nogle kanonskud alarmeredes alle skibe på reden, så de kunne sende deres både til hjælp og få det danske kompagniskib bugseret i sikkerhed.

Til trods for det danske skibs ankomst rejste størsteparten af folkene dog med de to hollandske kaptajner Frucht og Wondt. Depechekisten og resten af mandskabet afgik med det danske skib den 24. februar 1753. Forinden var der ankommet et hollandsk skib fra Kina, som medbragte den gode efterretning, at tre af det danske kompagnis kinafarere var kommet i god behold til de gules land.

Mens kaptajn Fenger var på Kap, havde han adskillige forretninger at ordne, hvortil han lånte endnu 4000 rd. hos guvernøren. Opholdet hos de Wett blev betalt med 3 sk. pr. dag pr. mand, for officererne dog 4 sk. Mandskabet fik udbetalt endnu to måneders gage, så de kunne købe tøj til rejsen, og de overordnede fik udbetalt kostpenge, idet officerer om bord på hollandske skibe kun fik almindelig skibskost; hvis de ville nyde noget ekstra, måtte de selv betale. Det menige mandskab skulle intet betale for hjemrejsen; de gjorde i stedet tjeneste om bord.

Endelig købte kaptajnen på Kap en vogn med 24 stude til at bruge ved Mossel Bay og antog en mand til at køre den, ligesom han skaffede sig en sort slavedreng og to små hottentotter til hjælp.

Derefter tiltrådte han den 12. marts 1753 med Colendal tilbage-rejsen til Mossel Bay. De to herrer havde under opholdet på Kap ikke været de bedste venner. Assistenten havde tid efter anden forlangt at få oplysninger om udgifterne, som han anså det for sin embedspligt at indføre i protokollen; Fenger var uvillig, men afgav dog regnskab for rejsen til Mossel Bay.

Under kaptajnens fraværelse havde vagtmandskabet fuldført stråhuset, bygget en bageovn af klippesten og anlagt en køkkenhave. Det var også lykkedes at bjerge næsten alt kaliaturtræet, og man havde efter evne plyndret skibet for bolte, spiger, hængsler, kobberspygatter

og bly. Jernkabyssen var ført i land, og en mængde materiale var brækket eller slået af det dødsdømte skib.

I den følgende tid vedblev man at bjerge træ og metal, så vidt man kunne få fat på det. Man byggede sig en vægt, og siden konstateredes det, at man i alt reddede 10.667 pund jern, 2817 pund bly og 649 pund kobber, værktøj ikke iberegnet.

Under de isolerede forhold kneb det med det gode kammeratskab. En matros, der stjal af bly og kobber og solgte det til landets beboere, idømtes af skibsrådet 80 slag kat og en bøde på to måneders gage. Straffen formildedes dog så vidt, at han i stedet for kat fik slag af en tovende.

Efter denne affære sammenkaldtes mandskabet og fik skibsartiklerne oplæst. Der havde under kaptajnens fraværelse været megen opsætsighed mod styrmand Lindegaard, som havde haft kommandoen. Nu skete der imidlertid det, at da kaptajnen forlangte, at folkene skulle aflægge ed på artiklerne, sagde de allesammen blankt nej. Da han dernæst spurgte dem om årsagen, kom det frem, at de var utilfredse med brødrationen. De fik da løfte om hver seks pund brød om ugen, og så aflagde de eden. Der var dog en matros, Hans Christian, som vægrede sig. Kaptajnen befalede ham da straks at forlade stedet og begive sig andetsteds hen. Dette blev dog ikke gennemført, i alt fald ikke for længere tid. En måned senere klagede styrmand Lindegaard over, at Hans Christian havde undladt at udføre en ordre. Lindegaard havde derfor slået ham på munden; men matrosen havde slået igen. Hans Christian påstod, at han kun havde værget for sig, og da skibsrådet derefter afhørte vidner, var der ingen, der tog parti for styrmanden. Kaptajnen fik sagen afgjort med, at matrosen fik en „håndlussing“. Disciplinen var et alvorligt problem i det snævre samfund.

Et par festlige dage havde nybyggerne, da landdrosten „med sin kæreste og familie og nogle af landsens fornemste indvånere“ kom på visit. Der blev tømt mange skåler og hver gang affyret kanonskud, den ene dag 36 skud, den anden dag 27 skud. Det var dog sikkert med lettelse, man så gæsterne drage af igen, fejret med de obligate ni salut-skud.

Ellers gik den ene dag som den anden. Noget bjergedes i land fra skibet. Af gamle sejl syede man sække. Et vognskur blev bygget af planker, og heri blev et rum skilt fra til kaptajnen. Vognen blev sendt af sted for at hente korn og bringe det til mølle, eller den blev sendt til et flodleje efter salt; sådanne udflugter tog hver gang flere dage. Ved lejlighed solgte man tov eller jern til bønderne. Om søndagen blev der læst et stykke højt af en postil.

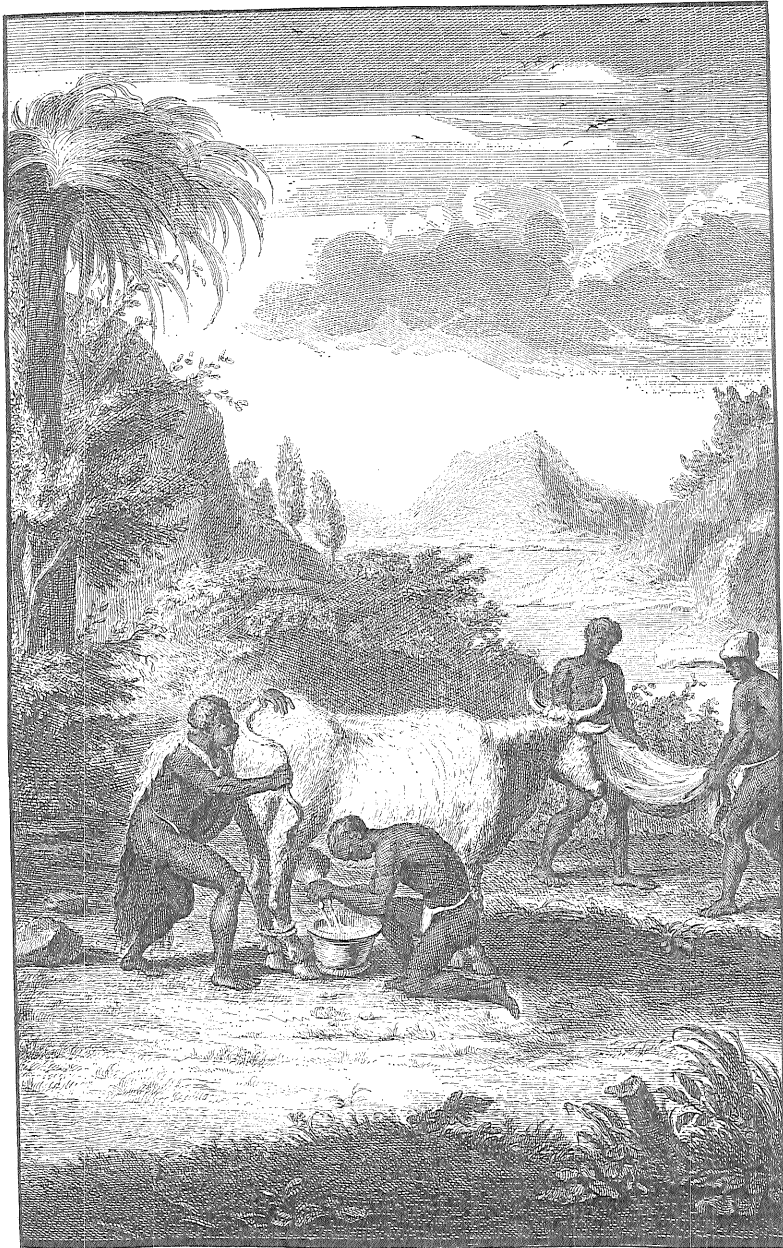
I det øde land fik man hjælpe sig, som man kunne. Når klæderne blev slidt op, måtte folkene nøjes med, hvad der kunne sys af sejlstumper. Et spinderedskab blev forfærdiget, så man kunne fremstille sejlgarn af reb. Sejlgarn havde man hårdt brug for til sytråd; men man knyttede også et fiskenet, og enten gik man ud med båden, eller også kørte man op til en fiskerig flod og fik sig på den måde en kærkommen afveksling i kosten, ja, man saltede endog fisk til hjemrejsen.

Hen på sommeren påbegyndtes opførelsen af en bro eller brygge, der kunne lette afskibningen, når der kom skib. „Cron Prinsessen“ blev plyndret for planker, og rundholterne blev kappet i stykker til formålet. Inden ret længe blev arbejdet forstyrret ved, at en svær „rendesø“ gik ind i bugten og bortskyllede fundamentene. Materialerne blev imidlertid bjerget, og byggearbejdet fortsattes.

Imens havde styrmand Mathiesen været sendt til Kap for at skaffe forsyninger, og den 14. juli 1753 vendte han tilbage medbringende et brev fra kompagnidirektionen i København. Brevet var dateret d. 14. januar og indeholdt løfte om, at et eller to skibe skulle blive fragtet og sendt af sted efter „Cron Prinsessen“s ladning. Denne efterretning vakte naturligvis stor glæde på den stormfulde kyst, og den blev fejret med en fest, hvor omegnens beboere kom til stede, og salutskudene dundrede.

Efter ældre beretninger slagtede hottentotterne ikke deres køer, men spiste dem først, når de døde af sig selv. Til gengæld forstod de at behandle mælken. Til venstre ses en malkescene, til højre laver et par hottentotter smør ved at ryste mælken i en dyrehud, således som det forøvrigt stadig bruges flere steder i Afrika. — Stik efter M. Elgersma, hos Kolbe II.

Hottentots milking their cows and making butter.



Det var på tide, man fik nogen opmuntring. Den 5. juli var brændevinen sluppet op, og nogle dage senere den øvrige proviant, som skibet havde medbragt. Først den 22. juli kom køretøjet tilbage med brændevin, vin, gryn og ris. Tre af de stude, der hørte til vognen, var blevet liggende på vejen af svagthed.

I øvrigt gav kompagniets brev anledning til, at folkene blev sat i arbejde med at samle brænde, så man til sin tid til nytte for undsætningskibene kunne tænde bål ude på den fremspringende pynt, der dækkede bugten mod vestsiden.

Man tog nu også skibssejlene frem for at lufte dem. De havde lidt stærkt ved rotternes gnaven; men af stumperne syede man sække til brug, når peberet skulle føres om bord.

Det var også på tide at forberede afrejsen. Allerede den 27. juli kom der kurer fra Kap med den glædelige tidende, at det ene af skibene fra København den 13. juli var ankommet til False Bay. Det var fregatten „Printz Christian“, ført af kaptajn Jørgen Maartensen Grønborg. Han skrev nu for at få at vide, hvor mange af mandskabet der var i live, hvor mange der skulle med hjem, og om han skulle købe proviant til dem. Han ønskede også at få at vide, om forholdene var således, at hans skib kunne gå ind i Mossel Bay, og han bad om at få sendt en af styrmændene, der kunne hjælpe ham med den vanskelige indsejling. Endelig kunne han meddele, at endnu et skib var på vej og ventedes til Kap.

Styrmand Mathiesen blev da straks sendt tilbage med de fornødne oplysninger. Man mente, besejlingsforholdene ville være gode i slutningen af august eller begyndelsen af september. Af provisioner fandtes stude, får og smør; men brød og grøntsager måtte medbringes, og da vandet på stedet var slet, burde der også indtages drikkevand i False Bay.

Skønt det andet skib fra København, „Rigernes Ønske“, ført af kaptajn Johan Chr. Hove, kom til Kap allerede den 15. juli, nåede efterretningen derom dog først frem til Mossel Bay med en hottentot den 8. august.

Man skulle nu også have formaliteterne i orden. Kompagnidirek-

tionen i København ønskede beedigede forklaringer fra alle skibets tilstedeværende officerer om „Cron Prinsessen“s tilstand, og eden skulle tages af de hollandske myndigheder. Der gik da bud til landdrosten, men han henviste til myndighederne på Kap, og man fik først denne sag ordnet, da mandskabet på hjemrejsen kom dertil.

Derimod medvirkede landdrosten ved afholdelsen af en auktion. Efter at materialer og gods var taget frem, luftet og efterset, blev en mængde ting sorteret fra, navnlig tømmer, tov og metal, som det ikke kunne betale sig at tage med hjem. Bønderne kom kørende langvejs fra, og auktionen udfoldede sig uden tvivl til en storartet folkeforlystelse. I to dage gik det løs, og i alt blev der solgt for 873 rd.

Også skibsskroget blev solgt, som det stod på stranden med master og rundholter, stående og løbende redskab, ankere og ankertove. Hvad der dog ikke hindrede, at danskerne også efter auktionen hentede ballastjern og materiale på skibet, ja, de blev ved med at slå jernbolte ud, til de ikke turde tage flere af frygt for, at det hele skulle styrte sammen. De ville nemlig gerne bevare skroget, så de kunne bruge det som brygge ved afskibningen. I øvrigt arbejdede man stadig på at tilvejebringe en hensigtsmæssig brygge.

Hver dag ventede man nu på de to skibe. Den mindste smule uro i vejret blev antegnet med bange anelser, og der blev stadig holdt udkig fra pynten. Endelig den 7. september 1753 om eftermiddagen så man langt ude et skib, og i protokollen hedder det: „Klokken fire gik vi samtlige op med alle mand på den yderste huk af bayen, hvor vi endnu så sejleren, som imod aften begyndte at gå os af sigte“.

Der blev da tændt to bål, og de blev vedligeholdt til klokken halvtolv, for at skibet skulle blive klar over, at det var her, det var ventet.

Næste dag bragte imidlertid den skuffelse, at sejleren ikke kunne ses mere. Det havde ikke været det rigtige skib. De to følgende dage var det stormvejr med overtrukken himmel, og søerne rullede kraftigt i bugten, så man bagefter måtte i lag med at reparere bryggen. Igen gik der dag efter dag i frygtsom venten.

Først den 19. september kom på ny skib i sigte. Da det nærmede sig stærkt til kysten, blev der skudt fire skud med en kanon, som man

havde slæbt op på pynten, og nu fik man et skud til svar. Denne gang var det et af de danske skibe. Det lod flaget vaje, og allerede kl. 10 om formiddagen gik kaptajn Fenger med jollen om bord. Kl. 5 om eftermiddagen var skibet bragt til ankers i bugten. Det viste sig at være „Rigernes Ønske“. Det smagte nok folkene i land, da båden siden kom ind med ærter og gryn og et anker god dansk brændevin.

Andendagen efter ankomsten begyndte folkene at bringe gods om bord, først anker og pligtov, dernæst ballastjern og kanoner. I næsten en uge ladedes kaliaturtræ; men master og rundholter var der ikke plads til; Fenger sikrede sig skriftlig udtalelse fra kaptajnen og hans styrmænd herom. Den 1. oktober begyndte man at sætte føringskisterne om bord, og næste dag tog man fat på kattunpakkerne. Også dem havde rotterne sat smag på, men det var dog kun gået ud over emballagen, og selve varen var uskadt. Først den 6. oktober blev det første af peberet bragt om bord. Forud havde man i land været travlt beskæftiget med at flette måtter til at dække lastrummets sider med, før peberet styrtedes i det.

Den 6. oktober ankom også fregatten „Printz Christian“. Dette skib medførte som ballast en del mursten, hvorom man havde fået besked fra Kap, og på auktionen havde man været så letsindig at sælge en del af dem. Nu viste det sig imidlertid vanskeligt at få dem losset. Bryggen var optaget af kattun- og pebertransport, og man måtte kaste murstenene i land fra båden. Herved blev mange af dem slået i stykker, og en del blev spulet bort i brændingen. Dertil kom, at den tunge del af godset allerede var bragt om bord i „Rigernes Ønske“, så man ikke havde noget, der kunne tjene som ballast i „Printz Christian“. Kaptajnerne enedes derfor om at beholde murstenene i fregatten. Det ville være tidsspilde at losse dem og indtage anden ballast i stedet. Det gjaldt jo at blive færdig i en fart og komme væk, før stormene forvoldte nye ulykker. Man måtte så se at ordne sig med dem, der havde købt murstenene. Det lykkedes også siden, omend således at man på Kap måtte losse 6000 sten til køberne.

Kattun og peber vedblev man at laste i „Rigernes Ønske“, og af begge disse varer kom alt, hvad man havde, i dette skib, der var det

største af de to undsætningsfartøjer. Til „Printz Christian“ blev der noget af kaliaturtræet og næsten alt skibsmateriellet: tove, blokke, rapparter, jernbånd og konstabelens gods. De sidste dage af opholdet ved Mossel Bay var man optaget af regnskaber og lister over ladningerne.

Dag efter dag kørte vognen frem og tilbage mellem husene og bryggen, og studene blev helt overanstrengt under indskibningen, så man til sidst måtte leje andre.

Da alt var bragt i orden, gik mandskabet om bord den 20. oktober 1753, og næste dag lettede begge skibe anker for at gå til Kap. Mere end et år havde vagtmandskabet levet på den øde, stormfulde strand, og udfrielsen derfra var højlig ventet. Kun to mand blev tilbage for at slå sig ned i landet; det var de tidligere soldater i Tranquebar Olle Pedersen og Olle Mortensen.

I øvrigt fordeltes vagtholdet ligeligt på de to skibe. Kaptajnen og mesteren rejste med „Rigernes Ønske“, Colendal og Mathiesen med „Printz Christian“. Styrmand Lindegaard rejste over land til Kap.

I det tykke og tågede vejr kom skibene hurtigt fra hinanden; men „Printz Christian“ ankom til Kap den 2. november, „Rigernes Ønske“ den 6. november. Man var nødt til at gøre ophold her for at indtage vand og provisioner, men også for at få ordnet handelen med murstenene og for at få udfærdiget officerernes beedigede erklæringer om „Cron Prinsessen“s tilstand; det sidste skete for justitskollegiet på Kap. Og endelig skulle der tages afsked med guvernøren. Man skyldte både ham og landets befolkning tak for megen hjælp og beredvillig imødekommen under det lange ophold i landet.

I de dage da man lå på reden ved Kap, indtraf det, at jollen fra et af skibene kuldsejlede, hvorved en sejlmager og en matros druknede. En sidste tribut blev således betalt til de vilde elementer omkring Kap.

Da alt var i orden, afgik begge skibe den 7. december 1753. Om hjemrejsen foreligger der ikke nærmere oplysninger; men det fremgår af asiatisk kompagnis protokoller, at de nåede København i 1754, og en del af „Cron Prinsessen“s mandskab genså det elskede fædreland.

Det er almindeligt at anstille betragtninger over, hvilke fordele Vesteuropa havde af den oversøiske trafik i ældre tid. Man hører mindre om, hvad det kostede. Hvor mange forældre og hustruer mistede ikke deres kære på de oversøiske rejser, og hvilke rædsler og lidelser gennemgik ikke de modige mænd, som begav sig ud på havets store eventyr.

Kilde til ovenstående er fremfor alt skibsprotokoller ført om bord på „Cron Prinsessen af Danmark“, Asiatisk Kompagnis arkiv i Rigsarkivet nr. 667, 668 og 670. Enkelte oplysninger er hentet fra skibets journaler, samme arkiv nr. 768, 772 og 773 a og b, endvidere fra kompagniets generalforsamlingsprotokoller, kompagniarkivets nr. 9 og 10.

STORM UNDER THE CAPE

Summary

The Danish Asiatic Company built its Eastindiaman "Cron Prinsessen af Danmark" in 1744, and the following year she sailed for Tranquebar under the command of Captain E. Sporning. She also called at Atchin in Sumatra. On the voyage home it was intended to call at the Cape to take on water and fresh supplies. But on arrival at the Cape a strong south easterly gale prevented the ship from entering the harbour. However after consulting his officers the captain decided to wait rather than to go on to St. Helena and obtain supplies there, and sure enough the wind dropped in the next couple of days and it was possible to enter the roads. However the gale got up again before the ship was ready to sail for home and because of the bad condition of the cable some alarm was felt for the safety of the ship. The next day two men were sent ashore to obtain new cable. The governor of the Cape, Hendrik Swellengiebel, agreed to let them have rope for 1000 rixdollars and the money was raised without difficulty by the company's agent in the Cape, the house of de Wett. In the heavy weather the "Cron Prinsessen" lay uneasily at anchor and the anchor cables were cut across by the jagged rocks on the bottom, so that several cables and anchors were lost. Time after time the ship's barge had to force a way through the surf to fetch assistance, and on one occasion several seamen lost their lives when it capsized. At long last, however, the weather improved and all was made ready for the voyage home. To cover the cost of the large amount of provisions the ship had taken aboard a bill of exchange for 1950 Dutch rixdollars was drawn upon the company's banker in Amsterdam, Christian van Orzoog en Soonen. The voyage home took nearly four months but was without mishap.

The following year, on the 5th November 1748, the "Cron Prinsessen" sailed on her second voyage to India, this time, too, under the command of Captain Sporning. This voyage only took eighteen months, until the middle of May 1750, and no particular difficulties were encountered. Once again, however, at the Cape a dangerous situation arose when a gale blew up, but the ship managed to reach a safe anchorage in the roads.

Nearly half a year was to pass before the "Cron Prinsessen" set sail again on her third voyage to India, this time under the command of Captain Svend Fenger. She sailed from Copenhagen on the 12th October 1750, spent fourteen days trading and provisioning at the Cape, and reached Tranquebar on the 30th May 1751. There several of the crew died and others deserted, no doubt because the ship lay for a long while in the Tranquebar roads in the heat of summer. A cargo of calico, timber and salt was taken aboard and on the 3rd November 1751 the „Cron Prinsessen“ sailed south of Ceylon to Calicut to load pepper.

After the ship arrived at Calicut pirates appeared in those waters, but the „Cron Prinsessen“ was not attacked, probably because the first part of the voyage home was made in convoy with some English vessels.

On the voyage home the ship was plagued by cockroaches and an attempt was made to exterminate them by promising a reward for every thousand caught.

On the 18th April they sighted the coast of Africa but once again the weather was unfavourable. On the 3rd May a leak was discovered and for three days it was all hands to the pumps. An attempt was made to put in to Cape Agulhaes but a storm arose and the situation became serious. The storm raged for several days and the „Cron Prinsessen“ was driven southwards in such a wretched condition that it was feared she would reach neither harbour nor land. Water was rationed and deaths became frequent.

On May 23rd the storm had dropped sufficiently for them once again to sail northwards and it was decided to run for shelter in Mossel Bay. However because of the many sick on board it was necessary to seek land as quickly as possible, and the day after they dropped anchor in a small bay on an uninhabited coast, where the sick were brought ashore. They managed to get supplies for the sick from the natives in the interior. Transport between ship and land was carried out by means of the ship's barge and a log raft.

By now the "Cron Prinsessen" was in such a bad state that it was impossible to repair her. The cargo was taken ashore and material from the ship used to build makeshift huts to store it in.

A message was sent via the Cape to inform the company in Copenhagen. It promised to send two ships to relieve them. On October 26th the crew were divided into two sections, the one—sixty men in all—set off next day for the Cape. The rest stayed behind to guard the ship and the cargo until help arrived. In the meantime Captain Fenger had to raise a loan from the governor in order to pay the grumbling crew.

Everything that could be salvaged from the "Cron Prinsessen" was taken ashore and an auction held over it and finally over the ship itself.

At last on the 27th July a courier arrived from the Cape with a message that one of the ships from Copenhagen, the frigate „Rigernes Ønske", had arrived at False Bay on the 13th July. But not until the 19th September did the „Rigernes Ønske" reach Mossel Bay and they could start taking the cargo aboard. On the 6th October the frigate "Printz Christian" arrived and things got moving. After all formalities had been seen to the two ships sailed for the Cape on 20th October. They left again on December 7th 1753 and reached Copenhagen safely in 1754.