

FORSYNINGER TIL EN KINAFART

Af

GEORG NØRREGÅRD

Professor Nørregård har i tidligere årbøger skrevet en række interessante artikler om togter til Afrika og Vestindien (samlet i bogen „Farefulde danske sørejser“, Kbh. 1969). Her skildrer han provianteringen og udrustningen af Asiatisk Kompagnis fregat „Dronning Juliane Maria“, som i 1789 gik til Canton i Kina. Det var ikke små mængder, det drejede sig om, men alt skulle også være nøje gennemtænkt og beregnet, så den lange rejse kunne gennemføres så godt som muligt. Enhver kinaekspedition var et finansielt vovestykke.

DET var langtfra altid, de oversøiske farter i handelskompagniernes tid gav direkte udbytte. De lange sørejser til Danmarks gamle tropekolonier medførte mange farer og tab. Adskillige skibe nåede aldrig tilbage til fædrelandet, og tabet af menneskeliv blandt mandskabet var næsten altid på de længere rejser forfærdende stort.

Imidlertid må det ikke glemmes, at der var mange i hjemlandet, der indirekte fik et godt udbytte af trafikken, dels ved at bygge skibe til rejserne og levere udrustning og forsyninger, dels ved at aftage de hjembragte varer og sælge dem med fortjeneste, undertiden vel endda med en meget god fortjeneste.

Lad os engang betragte, hvad der skulle til af forsyninger til et af de skibe, der var bestemt til det fjerne Østen. Det må i denne forbindelse erindres, at rejserne i sejlskibenes tid var meget langvarige, og da de var afhængige af vejr og vind, kunne man aldrig beregne, hvor lang tid der ville gå med at tilbagelægge vejen fra den ene havn til den anden, hvor der var mulighed for at få forsyninger. På vejen ud indtog man aldrig, efter at man havde forladt det dansk-norske monarki, forsyninger fra europæisk havn, med mindre man kom i nødsituationer. Almindeligvis gik man nord om England ud i det åbne Atlanterhav, og når man kom noget sydpå, holdt man sig langt ud fra kontinenterne for ikke at falde i kløerne på barbareskernes sørovere. Det første sted, hvor der kunne være tale om at søge land for at få vand og levnedsmidler om bord, var de kanariske øer, og som regel fortsatte man helt til de kapverdiske øer, før man søgte havn.

Når man ikke fulgte Afrikas kyst sydpå, og det undgik man af mange grunde helst, men søgte korteste rute, var der i det sydlige Atlanterhav ikke mange muligheder for at hjælpe sig. Øen Ascension var en tør klippe, hvor man næsten kun havde chance for at fange havskildpadder og vilde geder. Kun Sankt Helena tilbød sig med de nødvendigeste forfriskninger, og lejlighedsvis oplevede man der tørkeperioder, så det kom til at knibe med vandforsyningen og med avlen af de grønsager, der var så nødvendige for de skørbugplagede søfarende.

Når skibene nåede ind på reden ved Kapstaden, kunne alle behov dækkes; men der bød sig den alvorlige vanskelighed, at hollænderne, som indtil Napoleonstiden var herrer der på stedet, i alt fald i perioder afslog hjælp til andre end deres egne skibe, og ret ofte var de ikke venlige af sig over for fremmede. Det skal dog siges, at danskerne var blandt dem, der blev bedst behandlet.

Mange skibe gik sydpå om Afrika uden at søge land, og man havde nu en lang strækning for sig, hvis man styrede mod Ceylon og Forindien eller mod Kina. I sidste tilfælde var der ved de små øer i Sundastrædet rig mulighed for at skaffe sig fornødenheder.

Hele rejsen fra Danmark til Kina kunne i meget gunstige tilfælde gennemføres på et halvt år, men tog for det meste længere tid, og når uheld var ude, kunne der gå over et år på vejen frem. Canton var den by, man søgte til for at handle med kineserne, og normalt tog en rejse fra København til Canton og retur med nogle måneders ophold ved Canton til at losse og lade og reparere skib et par år. I mere besværlige tilfælde kunne en sådan ekspedition tage tre år.

Det blev da nødvendigt, når et skib skulle afgå til Kina, at sørge meget omhyggeligt for dets forsyninger. Mange ting skulle medbringes i sådanne mængder, at de kunne strække til hele rejsen. Det gjaldt f.eks. medicin og beklædningsgenstande. Det påmønstrede mandskab fik før rejsen nogen hyre udbetalt, så de inden afgang kunne forsyne sig, og de fleste ombordværende havde deres skibskister helt godt ekviperet; men til 2-3 års slid rakte det jo ikke altid, og kompagnierne medsendte derfor et lager af skjorter, trøjer og bukser samt strømper, som så kunne udleveres undervejs. Der var også hatte med, som blev nødvendige under tropesolen. Det kan endvidere anføres, at skibene som regel medførte et lager af tobak, som kunne sælges eller uddeles til folkene.

Og så var der jo drikkelser. Vin og spirituosa kunne måske nok erhverves i forsyningshavnene, men såvel de enkelte sømænd som skibet

på kompagniets vegne medbragte altid et godt lager vin og brændevin, som både kunne være til opmuntring i vanskelige situationer, men også tjene som god medicin over for en del af de sygdomme, som de farende folk kunne komme ud for.

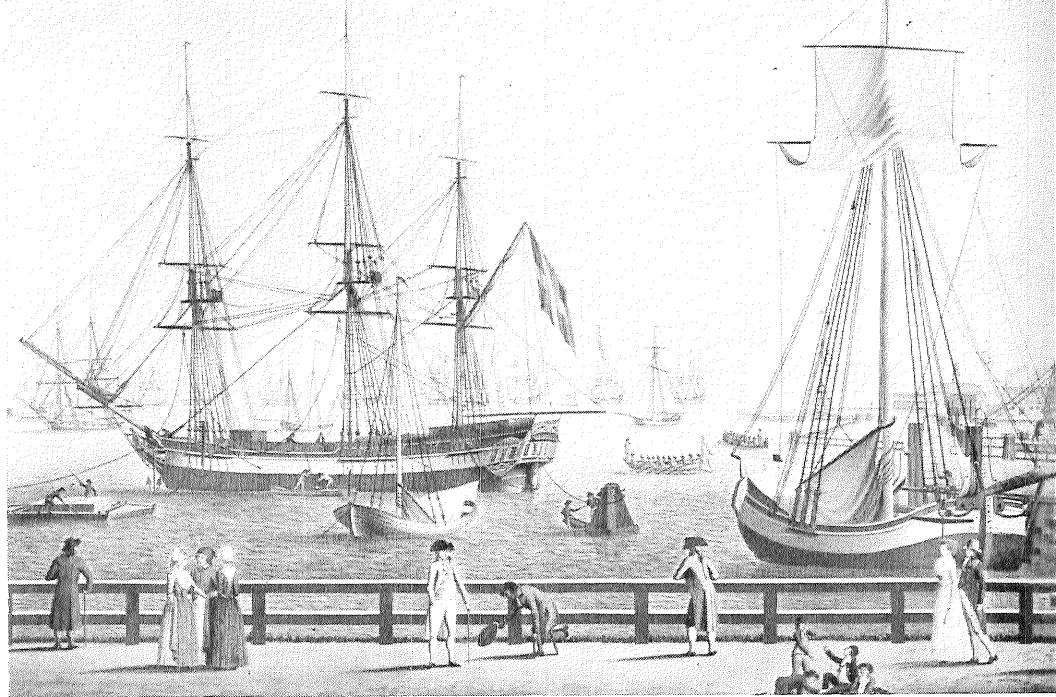
Især skibenes officerer medbragte flaskefoder (drikkevarer); men ud over det, der var bestemt til eget forbrug, medbragte de ofte som føringsgods, de kunne handle med, ret mange flasker ædle drikke. De havde ret til at medtage en hel del føringsgods, medens det var stærkt begrænset, hvad menige medlemmer af besætningen fik lov at medbringe. I disse rettigheder skete der i tidens løb forskellige ændringer.

I det hele taget var klasseforskellen om bord meget udpræget. Til kahytten, hvor de overordnede spiste, blev der indkøbt lækre ting end til folkene, og når det på de lange rejser ret jævnlig blev nødvendigt med rationeringer, fik kahyttens folk i reglen større rationer end de menige. Det gik jo ikke an, at kaptajn og styrmænd blev afkræftede eller syge af mangel på ordentlig føde.

De skibe, der benyttedes i Kinafarten, var tredækkere, i reglen på størrelse med lineskibe, men efter nutidens begreb små. Til at manøvrere et sådant skib krævedes en besætning på mindst 100 mand, ofte mere, og desuden medførte man jævnlig nogle passagerer.

Alt taget i betragtning var det nødvendigt, at skibene ved afgang fra København blev lastet med forsyninger for mange måneder. Ligeså, når de forlod de havne, de anløb undervejs. Som eksempel kan tages Asiatic Kompagnis skib „Dronning Juliane Maria“, der ført af kaptajn I. L. Kirksteen forlod København lige før jul 1789. Det menige mandskab beløb sig her til 76 matroser, 5 opløbere og 10 drenge, desuden et dusin overordnede og nogle håndværkere. For dette skib findes en udførlig skibsjournal, der redegør for alt, hvad der blev modtaget om bord. Det er dog selvfølgelig umuligt for eftertiden at se, om der eventuelt skulle være glemt eller fortiet noget.

Det er sandsynligt, at på ét område, nemlig for fersk vand, er ikke alt noteret, endda vandet var det vigtigste af alt. Det blev bragt om bord i transportable tønder eller fade og derefter for det meste styrtet i større fade, læggere eller beholdere. En lægger kunne almindeligvis rumme et par fade fulde. I alt blev der, mens skibet lå i København, kun bragt 40 fade vand om bord, hertil kom rigtignok andre 41 fade i de få dage, skibet lå ved Helsingør og ventede på god vind; men det er muligt, at noget vand blev taget ind før den dag, skibsjournalen begynder.



Skibe under udrustning ved Langelinie 1794. Til venstre føres forsyninger ud på pramme til en fregat, som ligger forløjet ved havnens rødmalede duc d'Alber. Til højre indtager en jacht ferskvand fra havnens vandpumper gennem en sejludgsslange. — Udsnit af farvelagt tegning af T. E. Lønning. Handels- og Søfartsmuseet.

Fitting-out of ships in the harbour of Copenhagen 1794. Provisions for a frigate are brought out on barges. To the right a yacht filling fresh water from pumps.

Ligesom vandforsyningen blev brødforsyningen indledet straks, da der kom mandskab om bord. I alt blev der 4 gange leveret 200 stk. blødt brød, desuden til kahytten lidt fint brød. Af hårdt brød modtog man 14 sække og 80 oksehoveder fulde. Et oksehoved rummede 2–300 liter. Til brug før og lige efter afrejsen fik man 6 sække grønsager og til senere anvendelse 18 oksehoveder byg, 5 ditto bankebyg, 1 ditto havre, 4 ditto kartofler, 4 ditto „callevasser“ (hvilket vel må betyde græskar), 4 ditto paddy (uafskallet ris), 2 ditto ærter og 1 ditto gulerødder. Endvidere 1 fustage peberrod, 1 ditto persillerod, 1 ditto hvide roer og 1 ditto rødløg, 200 stk. hvidkål, 8 fade surkål og 2 kasser te. Brød kunne let mugne undervejs, så det måtte kasseres; men kartofler, korn og rødder lod sig opbevare i noget længere tid.

Vanskeligere var kødforsyningen. Inden afgang fra Helsingør var

der bragt 4 slagtede okser om bord, samt 1 td. med 12 oksebryster og et fad med 16 ditto, endvidere 24 oksetunger og 22 bundter stokfisk. Ligeledes modtoges 8 halve tønder smør og 24 hollandske oste. Vigtigere på langt sigt var dog de levende dyr; besætningen om bord gjorde faktisk skibet til en mindre Noæ ark. I alt startede man rejsen med en malkeko, 2 stude, 24 små svin, 23 får, 50 gæs, 40 ænder, 22 små høns og 10 kalkuner. Det må have givet liv og uro — og stank.

Til at holde liv i hele denne mængde tjente vel en hel del af det nævnte korn, men også noget hør; der nævnes dog kun 7 sække af det sidste. Efterhånden som dyrene blev slagtet til brug, svandt besætningen jo imidlertid ind, så fodermængden behøvede måske ikke at være så stor. Enkelte kreaturer døde også undervejs, så man måtte kaste dem over bord og altså sparede foder til dem. Endelig foreligger måske, ligesom for vandet, den mulighed, at noget foder kan være taget om bord, før journalføringen begyndte.

Til at bide hørte også at brænde. Ikke mindre end 8 favne brændsel blev indtaget før afrejsen.

Stor vægt blev som nævnt lagt på drikkelserne. Man fik straks 4 fade skibsøl ud, siden 62 oksehoveder fulde og desuden 19 tønder kahytsøl. Og så var der ikke så lidt vin: 12 kasser gammel fransk vin, 25 kasser rødvin, 3 kasser rhinskvin og 1 kasse muskateller. Dertil 31 fade fransk brændevin, 1 fustage rom og 12 ankre eddike. Til at bruge som foræringer til fremmede kommandanter og kaptajner gav kompagniet 3 kasser platfisk (klipfisk), 16 dunke sild og 12 tønder øl. Endelig må det ikke glemmes, at der også kom en del tobak om bord.

Det tog tre ugers tid at bringe alle de her nævnte forsyninger ud til skibet.

Før afrejsen fandt mønstringen af mandskabet sted i nærværelse af repræsentanter for kompagniet, og det blev fejret ved et særligt gilde, hvortil anskaffedes 1 dyreryg, 1 skinke, 1 kalkun, 1 pd. spækkeflask, 1 oksebryst, 4 pd. kalvekød, 2 fede gæs, blomkål og en sæk grønt, 2 fade svedsker, salt og 2 fade fransk brændevin. Vist kunne levemåden om bord være festlig, ikke mindst i kahytten.

Til alt dette kom så materiale til håndværkerne: 8 ruller sejldug og 2 pk. sejl garn til sejlmageren, 2 fade tjære til bådsmændene, 40 planker og 16 tylvter vrugbrædder til tømmermanden samt 12 sække sand til det almindelige bedste. Kanoneren fik til arkeliet 34 td. groft og 2 tdr. fint krudt samt en kasse granater og nogle fængrør.

Hvad herlighederne kostede, foreligger der ikke detaljerede regnskaber for, men så vidt man kan se, kom udrustningen af „Dronning Juliane Maria“ på henved 150.000 rd. kurant. Heri er måske indbefattet betaling også for andre leverancer end dem, som her er anført. Ud over det nævnte beløb må det så erindres, at kompagniet måtte medsende en mængde kontanter til at købe varer for i Kina. Det er helt forkert, når man i moderne tid søger at bilde publikum ind, at europæerne i de tider bedrog de farvede folk i Asien og Afrika ved deres handel. De måtte betale varerne efter de der gældende priser, og resultatet var, at op imod den nyeste tid var Europas klingende mønt i stor mængde vandret til Østen og opdyngtet der. „Dronning Juliane Maria“ medbragte ikke mindre end 93 kister kontanter til en samlet værdi af 582.000 rd. kurant, men kun få eller ingen varer, som kunne sælges til kineserne.

På vejen ud lå skibet en tid ved Staværn i Norge, og her indtoges både en hel del vand, en del fersk kød og noget brød til mandskabet samt hø til kreaturerne, uden at det nu er muligt at se, hvilke mængder det drejede sig om.

I St. Jago på de kapverdiske øer fyldtes også vand på, 2–300 fade, så man gik derfra med i alt 100 læggere og 46 fade fulde. Formentlig var dermed alle opbevaringsmuligheder udnyttet. Af grønsager indtoges her bl.a. 25 sække majs, næsten 300 pamponer (meloner), 6 ananas, nogle pisanger (bananer), noget kål, nogle porrer og løg, af levende dyr 5 stude, 2 får, 23 svin, 15 kalkuner samt en mængde små høns, desuden fersk fisk. Af drikkevarer fik man 54 oksehoveder øl. Til kreaturerne kom lidt hø og pisangtræ.

„Dronning Juliane Maria“ lagde ikke ind ved Kapstaden; men i Sundastrædet købtes en del forfriskninger, frugt, grønsager og fisk fra både, og fra Anjer indtoges så meget vand, at man ved afgangens derfra havde 84 læggere og 11 fade fulde. Desuden købtes på dette sted 127 sække ris, 35 pamponer, 36 jams, 370 agurker, 81 ananas og 1 kurv „patæter“ (kartofler) samt 1 kurv æg. Af dyr erhvervede man 1 bøffel, 3 stude, 1 kalv, 102 ænder, 100 små høns og 12 store skildpadder, alt i levende stand. Til foder indtoges hø og 200 pisangtræer samt 100 bundter paddy (ris), som vist også var beregnet til dyrene. Endvidere indtog man 1 båd brænde.

Nu indtraf der det bemærkelsesværdige, at „Dronning Juliane Maria“, da skibet nærmede sig målet for sin rejse, i det kinesiske hav kom ud for en voldsom storm, der slog skibet til vrage, således at der

ikke kunne være tale om at foretage hjemrejsen med fartøjet. Man købte da i stedet for 60.000 pjastré (43.529 rd.) et godt, nybygget amerikansk skib „Massachusetts“, og lod det overtage navnet fra det gamle skib, lossede alt, hvad der havde værdi ud af vraget og solgte dette for spotpris. Det nye skib var bygget ved Boston og blev overtaget tomt, så det måtte have alt bragt om bord, både udstyr og ladning, ja selv ballast. Det er som følge heraf muligt at danne sig en forestilling om, hvad der i sin helhed blev fyldt i et af datidens store skibe.

Til ballast medtog det nye skib 20.415 pd. singels (ca. 10 t) og 1007 stk. jern. Til brug for de håndværkere, som fulgte med skibet, stuedes planker, brædder og vragbrædder, kalk, sand og mursten, tjære, sejl, tove og værk (gammelt oplukket tovværk, der bl.a. brugtes til kalfatring), i dette tilfælde i alt 7 oksehoveder værk. Endvidere flere tønder terpentintil brug mod orm i træværk, harpiks, 8 barkede huder til brug for bådsmanden, 8 katty* galle-galle — en blanding af kalk og linolie — noget tran, 1 tdr. linolie, 1 ahme lampeolie og 11 kasser hvide, gule eller sorte vokslys. Desuden 1 kasse matrosknive og 1 kiste kompasser.

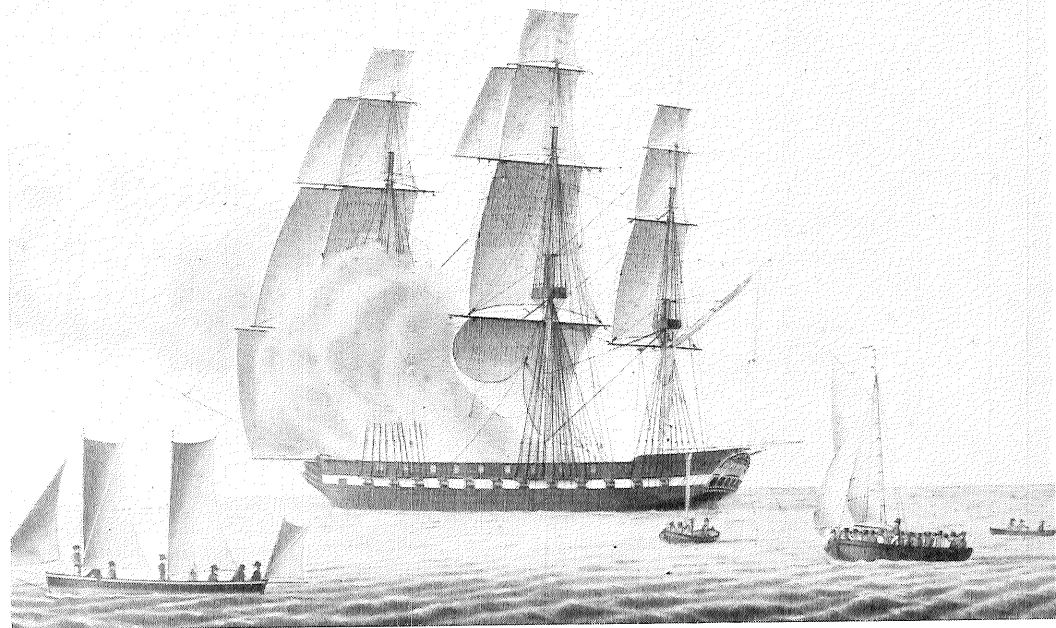
Til skibets forsvar nævnes 18 kanoner, hvortil beregnedes 12 tdr. kanonkrudt. Endvidere 14 geværer, 6 muskedonnere og 10 pistoler, hvortil man fik 4 tdr. fint krudt og 3 kugleforme. Endvidere 10 huggerter. Ikke nogen overvældende bevæbning for så stor en besætning; men i alt fald skibets officerer har vel haft egne våben. Til konstabelens brug fik man også 14 jernstænger og 11 katty sølverglød.

Til beklædning af lastrummet modtoges 1700 flos måtter og 116 bdt. snørerottinger. Endvidere 16.500 plathoveder og 500 hjørnejern samt til reparation af tekister 6200 småsøm.

Af vandforsyning havde man ved afrejsen 70 læggere fulde, men der var i alt før afrejsen bragt over 300 fade vand om bord; heraf var jo imidlertid brugt en god del i de to-tre måneder, der gik før afsejlingen.

Af brød kom der ca. 100 sække skibsbrød og 12 kasser kahytsbrød. Videre modtoges ca. 135 sække ris og 45 sække sago, godt 100 kalle-vasser, 200 katty yams, 351 katty poteter samt en del selleri og gulerødder. Tilsammen forsynede man sig med 14 tdr. smør, over en halv snes tdr. kød og mere igen af flæsk. Man fik også ål til at salte og 2000 æg. Af levende dyr medbragte man 1 so med grise, 13 svin, 140 små høns,

* 1 katty = ca. 1 pund; 100 katty = 1 pikul.



Asiatisk Kompagnis kinafarer, fregatten „Dronning Juliane Maria“ indkom 1790 i havareret tilstand til Kanton. Som erstatning for den købte man den amerikanske fregat „Massachusetts“ på stedet og overførte uden videre navn og skibspapirer på den. I 1796 brændte dette skib, som da tilhørte Blacks Enke og Co. (agent E. Erichsen), i den Bengalske bugt. Mandskabet reddede sig i bådene, som billedet viser, og nåede efter 16 dage Indiens kyst. Farvelagt tegning af Jacob Petersen. Handels- og Søfartsmuseet.

The Danish East India frigate "Dronning Juliane Maria" (ex "Massachusetts") on fire in the Bay of Bengal in August, 1796. The crew rescued themselves in the ship's boats and reached the coast of India 16 days later.

310 kapuner og 82 gæs. Særskilt fik man 2 hønsehuse om bord. Som kreaturfoder havde man 100 pikul paddy, 10 sække svineføde og 30 sække klid.

En del lækkerier var vel især til brug i kahytten; heraf nævnes 1 bojan (krukke) ingefær, 1 bojan soja, 1 bojan lemon asia, 1 bojan bantam asia, 1 bojan ansjoser, 20 katty peber, 4 bøtter stødt kandis og 4 pikul 75 katty puddersukker. Også salt og tobak var man forsynet med.

Til hjemrejsen var der sørget næsten lige så godt for drikkelserne som til udrejsen: 13 fade fransk brændevin, 502 potter gammel fransk vin,

666 flasker rhinskvin samt 4-5 fade arrak og 1-2 fade rom. Dertil 6 tdr. eddike, noget lemonsaft og sirup.

Ladningen bestod af 139 kasser porcellæn og 1 kasse porcellæns-mønstre, 12 kasser silketøj og 1 kasse tvunden silke, ca. 100 kurve kina-rødder samt 100 store bundter og 65.000 stk. nanking, og endelig 9619 kasser te af forskellig størrelse samt 60 kasser teprøver.

Endnu kom så besætningens kister og føringsgods, der nu navnlig for officerernes vedkommende var temmelig omfattende, idet de fra Kina uden tvivl medbragte både porcellæn, te, nanking og silke, og de fleste var også for alle tilfældes skyld forsynede med flaskefoder.

Alt i alt en stor, skøn og værdifuld ladning, der, når den ellers kom hel hjem til København, og det gjorde den i „Dronning Juliane Maria“s tilfælde, indbragte meget betydelige kapitaler.

Kilde til ovenstående er skibsjournal nr. 1089 i Asiatisk Kompagnis arkiv i Rigsarkivet, suppleret med oplysninger for Kompagniets Hovedbøger samme sted.

PROVISIONS FOR A CHINAMAN

Summary

Before the age of steam the equipment of vessels, particularly for long voyages, was a very important task. As an example this article describes how the ship "Dronning Juliane Maria", belonging to the Danish Asiatic Company, was fitted out in 1789. Such a ship sailed north of the British Isles, kept well off the African mainland in order to escape privateers, usually touched in at the Cape of Good Hope and went via Sunda Strait to Canton. Water and refreshments were taken on board at the Canaries, the Cape or the Strait. Most of the provisions were carried from the homeland, even quite an amount of livestock, so that at the start of the voyage the ship looked like a regular Noah's Ark.

The ship reached the Chinese harbour in bad condition and had to be condemned. Another ship was bought to take over its mission. Therefore the journal of the ship also registers what was rescued from the wreck and how the new ship was fitted out. Not only the cargo, but all sorts of requirements are listed, so that we get a fair idea of what was needed for a voyage which might last for more than twelve months.

Strangely enough the new ship which was taken over, the "Massachusetts", had been built in the United States and was the first big ship which had been launched, at least from New England.