

Taffelbyen omkring 1740. På kortet ses tydeligt de forskellige bjerge og deres placering i forhold til byen, fæstningen og bugten. *Table Bay around 1740. The various mountains and their position in relation to the town, the fort and the bay can be seen clearly on the map.*

Kapstaden - som de kendte den

Af

KÅRE LAURING

Størstedelen af 1600- og 1700-årenes søfarende på den lange rejse mellem Europa og Asien stiftede bekendtskab med Kapstaden, der fungerede som en tiltrængt rasteplads, når det var påkrævet med ferskvand, fersk kød, grøntsager eller reparationer efter havari. Historikeren Kåre Lauring har samlet datidens vidnesbyrd om, hvorledes livet levedes og oplevedes i dette internationale og maritime miljø.

»Den 19. oktober 1737.

Efter middag omkring kl. 2 fik vi øje på land, omkring kl. 4 kunne vi skelne Løvehovedet eller Sukkerknalden, og i overensstemmelse hermed styrede vi for fulde sejl mod havnen. Ved solnedgang kunne vi se land ganske tydeligt og styrede direkte mod den sydligste indgang til Taffelbayen i klart vejr og månelys på kursen ØNØ indtil kl. 2 om morgenen. Omkring kl. 9 affyrede vi et skud, hvorefter der blev tændt et lys på Robbin øen, som vi lagde på kursen N til Ø 1/2 Ø. Fra kl. 10 om aftenen sejlede vi i meget fint og klart månelys tæt ind under Løverumpen, mens vi sejlede på loddet på 10 til 16 favne vand, og omkring midnat ved Green Point lå bugten åben foran os.

.....

Vi luvede op mod ankerpladsen i nærheden af byen og affyrede et skud, som fik flagskibet til at tænde et lys, men vinden skrallede af og skiftede til SØ så sejlede vi over til bugtens nordøstlige side for at stagvende, men det blev helt vindstille, og de lagde skibet for anker på 14 favne over stenet grund mellem kl. 2 og 3 om morgenen og ca. 2 eller 3 mil fra land«¹.

Således beskrev den engelske supercargo Charles Barrington i 1737 Vestindisk Guineisk Kompagnis fregat »Grevinden af Laurvingen«s ankomst til Kap det Gode Håb. Men egentlig kunne ovenstående citat være skrevet af de fleste af de søfolk, der i 16-1700-tallet lagde ind på det sted.

»Grevinden af Laurvigen« var nu gået til ankers i Taffelbayen. Rundt om skibet lå Afrika, og foran byen Kapstaden anlagt på en lille flad strimmel land, der lå mellem stranden og de tre bjerge, der rejste sig i en halvcirkel bag byen, som ville de forhindre denne by, dette fremmedlegeme på Afrikas kyst, i at brede sig videre ind over det ukendte kontinent.

Fra vest mod øst var de tre bjerge Løvehovedet eller Løverumpen i midten, opkaldt efter det flade plateau, der dannede dets top, Table Mountain, eller som de danske søfolk kaldte det Taffelbjerget, og længst mod øst ind mod det afrikanske fastland, Djævlebjerget. Med sine 1500meter var Taffelbjerget det højeste og mest dominerende af de tre bjerge, og det var derfor også Taffelbjerget, søfolkene først fik landkending af, når de ude fra Atlanterhavet nærmede sig Kapstaden.

I det gamle Dansk-Ostindiske Kompagni var der gerne en kande vin til den heldige, der først fik landkending af Afrika². Det hollandske Ostindiske Kompagni var ikke helt så fedtet: »Den samme Dag blev saa udraabt aff Capitainen at hvo der først kunde se Land skulde bekomme 1 Sødmelecks Ost, en ny Hat, it Ancker Brendevin och 4 Rixdaler i Penge«³.

For søfolkene var Taffelbjerget en gammel kending, en ven, tegnet på, at den lange tur ned gennem Atlanterhavet endelig var overstået, og at fast grund, omend for en kort tid, igen var inden for rækkevidde. Men også en ustabil ven. Ængsteligt spejdede øjnene ind mod bjerget. Var det flade plateau hyldet i tunge sorte skyer? Så var det tegn på, at en af de frygtede sydøst-storme, der fra september til april rasede fra Taffelbjerget, igen var på vej. Som Volquard Iversen fra Husum i Holsten sagde, da han i 1656 så skyerne samle sig over Taffelbjerget: »Der er dækket op til taffel, og snart vil vi blive serveret dårligt tilberedt mad«⁴.

Toppen af bjerget, det store plateau: »kold, sumpet og mosbevokset, dækket normalt af en halv tomme vand«⁵, målte omkring 2,5 gange 1 kilometer⁶. Turen derop var anstrengende og tog gerne en hel dag, men man fik belønningen for den megen møje, udsigten.

Mod nord havde man bugten, og ude i horisonten, omtrent 20 kilometer fra byen, konturerne af den flade sandede Robben Ejland - Sæløen -, eller som englænderne kaldte den Robbin Island.

Da hollænderen Johan Nieuhoff kom forbi i 1654, var der lige udsat kaniner på Robbin Island, og øen var på den tid dækket af grønne planter med gule blomster⁷. Da Johan Petri Cortemünde så den 20 år senere, var der også kvæg på øen, foruden en lille garnison under kommando af en sergent fra Ålborg ved navn Christian⁸.

Ellers var øen nok mest kendt som fangelejr. Her sad forhenværende ansatte i det hollandske kompagni, borgere, søfolk, politiske og kriminelle fanger. Simpelthen alt fra byens lommetyve til politiske og islamiske ledere fra Indien, Java og Sumatra.

På den anden side af byen, mod syd, strakte sig en 60 kilometer lang landtange af sandsten og granit. Det var ved denne landtange, Bartholomeu Dias den 6. juni 1488 rejste et kors for at erindre eftertiden om, at portugiserne nu var nået til det punkt, hvor Afrika hørte op, og vejen til Østens herligheder begyndte. Dias døbte stedet - Capo Boa Esperanza - Kap det Gode Håb.

På tangens vestkyst kunne man se Hout Bay. Ikke nogen god ankerplads, fladvandet, fuld af klipper, undersøiske skær og fuldstændig åben for de frygtelige nordvest storme, der rasede om Kap det Gode Håb fra april til september.

Så var False Bay på tangens østside straks bedre. Den havde ganske vist også klipper og skær, men også sandstrækninger og en god dybde. For den stedkendte var det en god ankerplads, og samtidig den eneste vest for Mossel Bay.

I False Bay lå skibene også i læ bag Taffelbjerget, når nordveststormene søg ind over Kaplandet, og fra 1753 blev bugten derfor fast ankerplads for skibe, der kom til Kapstaden mellem april og november.

I årene efter 1753 voksede en by, Simonstown, op i False Bay. En mindre kopi af Kapstaden med fort, garnison, hospital og hvad ellers skibe og søfolk skulle bruge. For den, der ville en tur til Kapstaden, var der mulighed for at leje vogn eller hest, og på halvvejen lå et

lille herberg, hvor man kunne hvile sig, drikke en flaske vin og spise en frokost⁹. Men vi er i 1737, og skibene gik stadig til ankers i Taffelbayen hele året rundt.

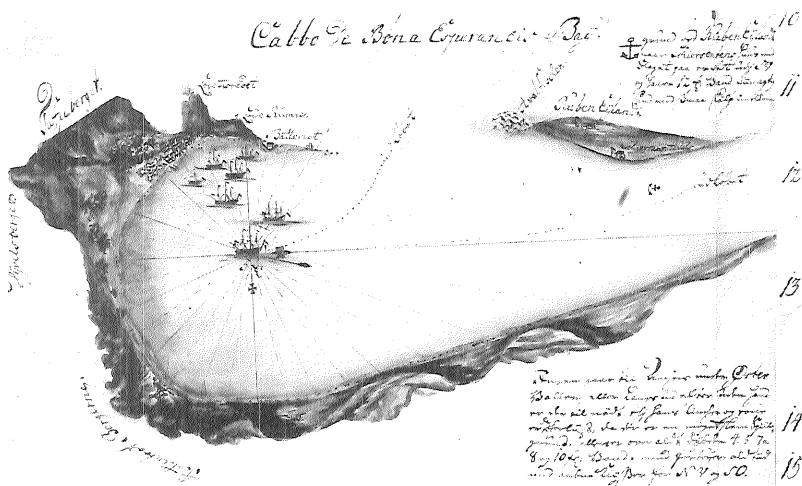
Fra False Bay vandrede øjnene mod øst, mod fastlandet, der strakte sig på den anden side af et bredt ufrugtbart sand- og klitområde. Cape Flats hed det, og det skulle først blive opdyrket i det 19. århundredes sidste halvdel.

Tilbage var byen for foden af bjerget. Den var ikke stor, omkring 100 huse, da englænderen Charles Lockyer i 1706 aflagde besøg¹⁰. 2000 skridt lang og lige så bred, mente den svenske læge og botaniker Anders Sparrman, da han var der i 1771¹¹. Senere opgivelser har vist, at Kapstaden omkring 1737 har haft en samlet befolkning på omkring 12.000 mennesker¹², der boede i selve byen, på gårdene og gartnerierne i omegnen, eller på de store nybyggerfarme på den anden side af Cape Flats, hvor kolonien allerede på et tidspunkt havde et solidt greb i det afrikanske fastland.

Egentlig var det portugiserne med Bartolomeu Dias, der kom først til Kaplandet. Men portugiserne fik aldrig rigtig interesse for stedet. De havde allerede forsyningsstationer på Madeira og Cap Verde øerne, og skønt Kaplandet var fri for Cap Verde øernes malaria, og rigeligt forsynet med fersk kød og frisk vand, var portugiserne alligevel ikke meget for at komme ind i Taffelbayen med dens storme og særdeles ugæstfri hottentotter, som portugiserne aldrig rigtig kom på talefod med.

I stedet foretrak portugiserne at runde Afrika godt fri af Kaplandets klipper og lumske farvande for derefter at gå op langs Afrikas østkyst til en lille koralø, som de gav navnet Mocambique. Ikke noget sundt sted måske, men det lå godt placeret for rejsens sidste stræk over det Indiske Ocean til Goa og de andre portugisiske kolonier på Indiens vestkyst.

Da England, Frankrig og Holland i slutningen af 1600-tallet forsigtigt sneg sig rundt om Afrika, var de heller ikke meget for at gå ind i Taffelbayen, men foretrak som portugiserne at gå til Mocambique. Men efter at hollænderen Hendrik Brouwer i 1611 havde lagt



I april 1727 var Ostindisk Kompagnis fregat »Grev Laurvig« i Taffelbayen. Med ombord var søløjtnant Frederik Zimmer, der lavede ovenstående tegning af Kapstaden og Taffelbayen. Også på Zimmers billede får man et godt indtryk af byen og bjergenes placering i forhold til hinanden, og man får et indtryk af, hvor øde byen dengang lå placeret⁶⁹. *In April 1727 the Danish East India Company's frigate »Grev Laurvig« (Count Laurvig) was in Table Bay. On board was Lieutenant Frederik Zimmer, who made this drawing of Capetown and Table Bay. Zimmer's illustration also gives a good picture of the relative positions of the town and the mountains, and gives an impression of the desolate location of the town at the time.*

søvejen til de nye hollandske kolonier på Sumatra og Java ud i en ret linie fra Kap det Gode Håb til Australien og derfra med Sydøstpasset til Sunda Strædet, var Mocambique pludselig placeret langt udenfor, medens Taffelbayen blev placeret på ruten. Det sidste sted hvor man kunne få friske forsyninger, inden det lange stræk over det Indiske Ocean i Brouwers kølvand, og det første sted man kom til på hjemturen.

Det var nemlig absolut nødvendigt, at man på turen fra Europa til Asien, der normalt tog omkring 7 måneder, kunne stoppe op på vejen og indtage friske forsyninger i form af kød, grøntsager, frugt og vand, hvis man skulle have en chance mod alle de sygdomme, der dengang ramte søfolk.

Datiden havde ikke den store forståelse for tarm- og maveinfektioner, for vitaminer og ernæringslære, men man vidste, at en del af sygdommene skyldtes råddent vand og gammel saltmad, og at de kunne kureres med fersk kød, frisk vand, frugt og grøntsager - alt sammen varer som Kaplandet kunne levere.

Hvordan fungerede »rastepladsen« Kaplandet så i de første år? Normalt blev de syge bragt i land og lagt i telte ved foden af Taffelbjerget, hvor de blev plejet, så godt man kunne.

Franskmanden Augustin de Beaulieu, der besøgte stedet i 1620, kun et lille års tid efter, at Ove Gedde havde lagt ind til Kap det Gode Håb med de første danske skibe, der rundede Afrika, fortæller: »Mandag den 16. sendte jeg storbåden i land med sejl til at lave telte af og med 25 vagter. Jeg gav også instruks til viceadmiralen om at sende 25 mænd med sejl til et telt til dem selv, og gav dem ordre til at bygge smedeessen. Da storbåden vendte tilbage, sagde dens besætning, at de havde fundet adskillige menneskelig, forskellige spredtliggende beklædningsgenstande, og ved åen Fresh River en lille befæstning lavet af græstørv med god flankesikring, som de formodede, var blevet bygget af danskerne«¹³.

Islændingen Jon Olafsson har i sin beretning fra 1623 givet en mulig forklaring på ligene: »Næste Morgen var vi igen i Land med Liget af en af de før nævnte Syge, men uagtet at han blev gravet dybt ned, blev Graven dog allerede næste Nat oprodet af Løverne, saaledes som det sker med alle Lig, der begraves der«¹⁴.

De to uddrag giver en fornemmelse af ret kaotiske forhold og de forklarer, hvorfor både englænderne og hollænderne snart fik planer om at overtage området, så forsyningerne til skibene og forholdene i bugten kunne blive ordnet.

I 1620 hejste englænderne Andrew Shilling og Humphrey Fitz-Herbert det engelske flag over Løvehovedet og tog området i besiddelse i James den Førstes navn, men denne, der åbenbart mente, at han var rigeligt forsynet med forrevne klippekyster og »hottentotter« i sit barndoms Skotland, var ikke interesseret.

England forpassede sin chance, i hvert fald i første omgang, men

det gjorde det hollandske »Vereinigten Oostindische Compagnie« ikke. Den 6. april 1652 ankrede Jan Anthoniszoon van Riebeeck op ude i Taffelbayen med fem skibe og tog området i besiddelse for det hollandske kompagni.

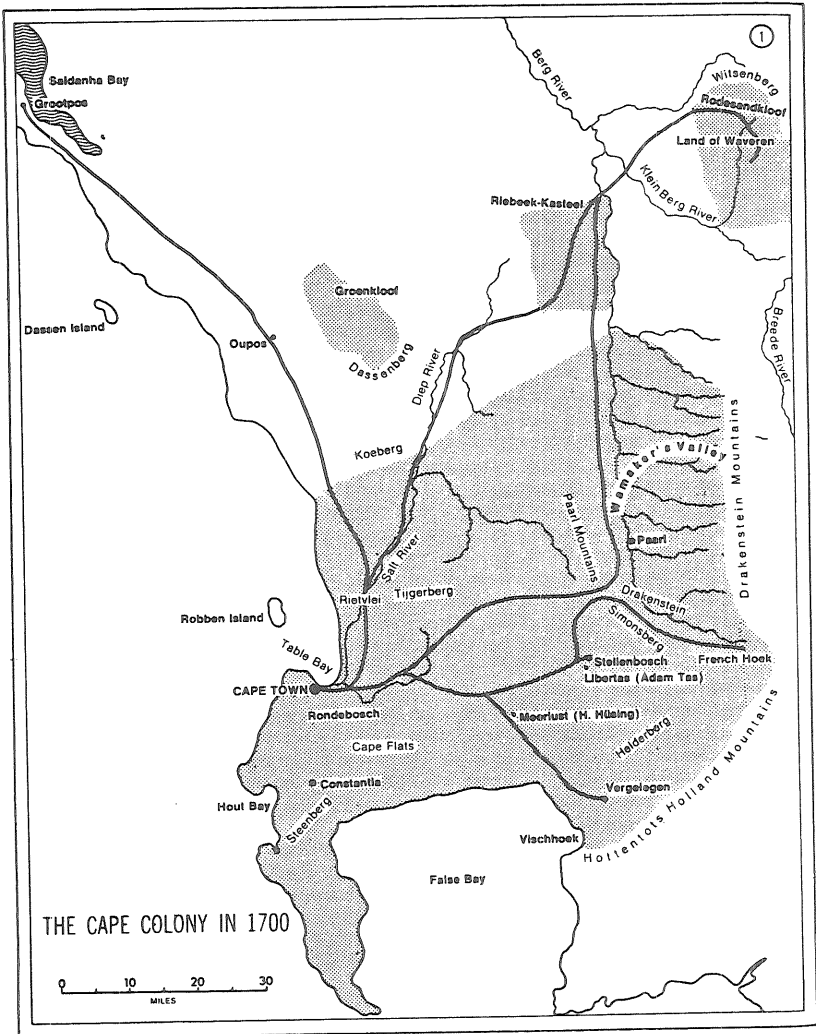
Hvad man ønskede at grundlægge var en forsyningsstation. En »rasteplass« midt mellem Atlanterhavet og Det Indiske Ocean. En fæstning, nogle få embedsmænd, en lille garnison, et hospital, hvor søfolk kunne blive plejet, en have med frisk frugt og grønt til skibene, det var alt. En lille station på hovedvejen mellem Europa og Asien. En station drevet med et minimum af omkostninger. Det var umuligt. For varerne til skibene, kødet, frugterne, grøntsagerne og alt det andet, skibene havde behov for, skulle produceres. At gøre det krævede bønder, og det krævede plads. Hvad man ønskede var en forsyningsstation, men for at få den, var man, hvor nødig man end ville, nødt til at grundlægge en koloni, med hvad deraf fulgte af øgede omkostninger og ansvar.

I begyndelsen prøvede van Riebeeck at begrænse det opdyrkede område med et mandeltræs hegn langs vestsiden af Cape Flats, men det var håbløst. Nyheden om kolonien spredtes, og forhenværende ansatte i kompagniet, søfolk, bønder og håndværkere fra Holland, Tyskland og Frankrig kom til landet. Omkring 1680 var Kaptangen helt opdyrket, og de første farmere brød igennem mandeltræshegnet og slog sig ned på den anden side af Cape Flats.

I 1679 blev området Stellenbosch, ca. 40 kilometer øst for Kapstaden, udstykket, og i årene efter fulgte områderne Drakenstein, Waveren og Swellendam. Fra 1730 tog udvidelserne af kolonien rigtig fart, og i 1737 løb koloniens grænser langs med Oliphant River i nord langs Gourits River og Mossel Bay i øst.

Omkring selve Kapstaden lå haver, gartnerier og vingårde, medens det på de store åbne strækninger på fastlandet var kvægdriften, der slog igennem. En driftsform der krævede store åbne græsningsarealer.

Men tilbage til byen og skibene ude i bugten. De to første dage efter ankomsten lå »Grevinden af Laurvigen« for anker ude i bugten,



Kap-kolonien omkring 1700⁶⁸. *The Cape Colony around 1700.*

og først den 21. oktober tillod vejrforholdene skibet at stå ind på sin endelige ankerplads foran byen¹⁵. Det egentlige ophold kunne tage sin begyndelse.

Havnemyndighederne kom ombord for at forhøre sig om skibet og kaptajnens navn, hvor man kom fra, og hvor man agtede sig hen, men især kom man for at forhøre sig om besætningen og dens sundhedstilstand¹⁶. Som James Cook skrev små 40 år senere: »Formålet med havnemyndighedernes besøg var efter sædvane at danne sig et skøn over skibene, at forhøre sig om besætningens helbred, og i særdeleshed at høre, om der fandtes tilfælde af kopper ombord, hvilket man frygter mere end noget andet i Kapstaden«¹⁷.

At myndighederne i Kapstaden var bange for sygdomme, var der ikke noget at sige til. For skibene ude i bugten førte smitte med sig. Det kunne ikke undgås, og havnemyndighedernes besøg ombord eller ej, den ene epidemi efter den anden strøg ind over landet, og specielt kopperne ramte hårdt.

Første gang kopperne for alvor ramte landet var i 1713. Besøgende skibe, et rygte sagde, at de var danske¹⁸, sendte koppeinficeret snavsetøj i land for at få det vasket hos kompagniets slaver. En koppepidemi brød ud, og i løbet af kort tid var over 90% af landets hottentotter udryddet.

1755 og 1767 vendte kopperne tilbage, og i 1771 fortalte franskmændene de Saint-Pierre, at mange af indbyggerne var frygteligt arrede efter koppernes hærgen¹⁹.

Ombord på »Grevinden af Laurvigen« blev forholdene imidlertid godkendt, en båd blev sat i vandet, og nogle af officererne lod sig ro ind til stranden for at tage byen i øjesyn.

Anløbsstedet i Kapstaden var en ca. 80 meter lang bro, lidt nord for fæstningen, der tjente dels som anløbsbro, dels som forsyningsstation for vand til skibene.

Fra toppen og siderne af Taffelbjerget sprang kilderne, strømmede ned over bjergsiderne, gennem byen ad gravede kanaler og videre ned over stranden for til sidst, i en ledning af udhulede træstammer, at blive ført ud til enden af anløbsbroen. Her kunne man lægge

til og tappe vandet over i vandtønder, og derved undgå at sejle ind gennem den farlige brænding, hver gang man skulle hente vand. Men broen var også samlingssted for nogle af de hottentotter, der holdt til omkring fortet, »caepmans« som disse indfødte blev kaldt²⁰, og broen var derfor det sted, hvor den besøgende ofte fik det første indtryk af landets oprindelige befolkning.

Hvordan det indtryk kunne være, fortalte præsten Hans Mesler i 1708: »da vi vare komne paa Caps Reed, og jeg første Gang foer i Land med Capitainen Niels Welling, mødte os paa Broen en Deel Hottentotter, Mænd og Quinder, de bad og tiggede Penge, og brugte heel og uforskammed og ublu Ord og serdelis Quinderne, som lod sig forlyde paa gebrocken Hollandsk, som dog let kunne forstaaes, at dersom vi vilde give dem en Dobbelke (c. 4 Skilling paa Hollandsk eller 2 Styver) da skulle vi faa deris Blusel og naturlige Lemmer at see, hvor paa jeg bestyrtes over disse beestiske Mennesker og bad Capitainen Niels Welling, at han ville skille os af med dette Pak«²¹.

Khoikhoi kaldte de sig selv. Hottentotter døbte europæerne dem. Islændingen Jon Olafsson er en af de første, der forklarer os hvorfor: »Deres Dans bestod i, at de sagde Hottentot! knipsede med Fingrene, smækkede med Tungerne og sparkede med Benene alt i Takt«²².

Mødet med europæerne blev hottentotternes skæbne. Da van Riebeeck kom til landet, anslår man, at der var omkring 50.000 hottentotter²³. De levede som nomader, altid på rejse i området med deres store kvægflokke, måske ialt op imod 100.000 stykker kvæg. Så kom europæerne. De store kvægflokke blev opkøbt af det hollandske kompagni, nybyggerne overtog jorden, og hottentotterne selv blev udsat for diverse sygdomme. De overlevende blev indlemmet som underklasse eller bundskrab i det europæiske samfund, hvor de tjente til dagen og vejen som tjenere, kuske, hyrder, gadesælgere og daglejere, hvis de ikke stod nede på anløbsbroen og tiggede af søfolkene eller faldbød deres koner.

Det har nu nok knebet noget med afsætningen. For de fleste europæere afskyede hottentotterne: »den mest frastødende race i ver-

den«²⁴, som en fransk besøgende i 1687 kaldte dem. Og det er lige før man forstår den gode franskmand. For hottentotterne smurte sig over det hele med fedt. Lamme-, fåre-, svine- eller hvad slags fedt, de nu kunne få fat på. Søfolk kunne fortælle, hvordan hottentotterne, når de kom ombord i skibene, løb ned i kabyssen, ville have kabysfedt og råbte: »Smirum Soe! Smirum Soe!«²⁵.

Mange europæere har beskrevet hottentotterne, hvordan de lugtede, og hvor forfærdelige de så ud. Men få har gjort det så ondskabsfuldt som Hans Mesler i 1708: »De har store tykke Lipper og smørger baade deris Krop og Hoveder med hvad gammel Fedt og Smørelse de kand faae, saa at deris Hoved sidder som i en Kage, og deris Haar paa Hovedet hænger i tykke Klatter af Fedt. Paa Hovedet, som er fuldt af Fedt, setter de Messing Søm, Tin Knapper, Glas Perler, gamle Spender og hvad andet de kand faae til Prydelse«²⁶.

Derefter fortæller Hans Mesler, hvorledes hottentotmændene altid gik med en kæp forsynet med en kattehale, som de viftede sig med omkring hovedet: »thi Fluor og Utøj hænger i stor Mængde efter dem for det meget Fedt og Uhumskhed, de smør sig med«²⁷.

Når man kom ind fra broen, stod man ved en åben plads, der strakte sig om bag nogle store lagerbygninger, der lå ned til stranden. På den plads havde van Riebeecks første fæstning ligget. Men efter at den var faldet sammen i 1667, og den nye fæstning var blevet færdig i 1672, lå stedet hen som en losseplads, fuld af skrammel, og med store huller, som søfolkene skvattede ned i, når de efter en glad aften stavrede over pladsen.

I 1739 fik guvernøren Hendrik Swellengreben pladsen ryddet og lavet om til eksercerplads. I vore dages Cape Town eksisterer pladsen endnu under navnet »Grand Parade«. Den ligger dog ikke mere ved stranden men er af udviklingen flyttet et godt stykke ind i byen.

Øst for pladsen lå, og ligger endnu, Kapstadens slot, eller Kapfæstningen. En fæstning med fem bastioner og voldgrave, bygget i lokale sten hentet i Taffelbjergets bjergmassiv. Solidt og massivt lå det, kun 2 til 300 meter fra strandkanten, og fortalte de fremmede skibe, at de godt måtte komme ind i Bayen for at købe forsyninger,

men stedet tilhørte »Vereinigten Oostindische Compagnie«.

Egentlig var fæstningen dog et tegn på falsk styrke, for den repræsenterede kun kompagniet, ikke kolonien og dens indbyggere. Da englænderne under Napoleonskrigene var blevet tilstrækkelig interesserede i området, gik erobringen af Kaplandet da også ret smertefrit.

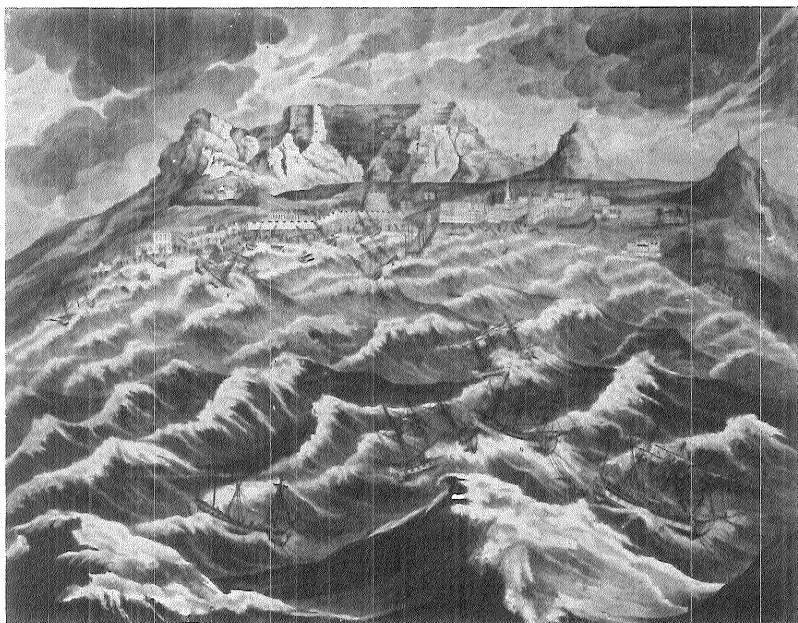
I fæstningen boede guvernøren og andre kompagniembedsmænd. Der var messer for officererne, sovesale for tropperne, værksteder, køkkener og spisesale. Her opbevaredes garnisonens forråd, kompagniets vinlager, og her var de sikrede rum, hvor skibskisterne med sølvet, der skulle betale de mange varer i Østen, opbevaredes den tid det hollandske kompagnis skibe lå for anker i den stormfulde bugt.

I oktober 1737 husede guvernørboligen endnu den afgåede guvernør Jan de la Fontaine, så officererne fra »Grevinden af Laurvigen« måtte besøge hans afløser, interimsguvernør van den Henghel i dennes privatbolig. Men ellers var det normale, at kaptajnerne aflagde guvernøren en visit i embedsboligen, viste ham skibets papirer, pas og andre nødvendige dokumenter, fortalte nyt fra Europa, og afleverede de gaver, man havde med, og som altid fik forretningerne til at gå lidt bedre.

Vest for fæstningen, langs med stranden, på det sted hvor van Riebeecks første hospital havde ligget, lå kompagniets magasinbygninger eller »Matrosen Cagie«²⁹. - Her boede equipagemesteren, der havde opsyn med skibenes besætninger, og her boede de besætninger, der for tiden var i byen, bådsmand, tømrere, kokke, kvartermestre og menige søfolk. Kaptajner, supercargoer og styrmænd, som vi senere skal vende tilbage til, indlogerede sig ude i byen.

I magasinbygningerne boede også, og sikkert meget fornuftigt, gæsterne taget i betragtning, byens politimester og de kafferslaver, der bevæbnede med knipler og sværd udgjorde byens politikorps og bødler. For yderligere at lægge en dæmper på løjerne, stod bag huset på eksercerpladsen byens galge, hjul og stejle.

Endelig var her de store magasiner og tømmerpladsen med kom-



Taffelbayan den 12. april 1790. 14 skibe, heraf 2 danske: »Arveprinsen af Augustenborg« og »Prinsesse Louise«, lå for anker i Bayen da en NV-storm pludselig kom ude fra Atlanten og kastede 7 skibe, deriblandt »Arveprinsen af Augustenborg« op på stranden foran byen. Billedet er fra 1790, men det kunne næsten lige så godt være fra den 21. maj 1737, hvor Bayen også blev ramt af en NV-storm, hvorved otte skibe strandede. Endnu i november ca. 5 måneder efter, fortæller Charles Barrington i sin journal, lå vrage langs stranden som et minde om katastrofen. Original på Handels- og Søfartsmuseet. *Table Bay, April 12th 1790. Fourteen ships, two of them Danish - »Arveprinsen af Augustenborg« («the Crown Prince of Augustenborg») and »Prinsesse Louise« -, lay at anchor in the bay when a north-westerly storm suddenly blew up from out in the Atlantic and tossed seven of the ships, including »Arveprinsen af Augustenborg«, up onto the beach in front of the town. The picture is from 1790 but it could just as well be from May 21st 1737 when the bay was also struck by a north-westerly storm, which left eight ships stranded. About five months later Charles Barrington's logbook reports that the wrecks were still lying along the beach as a memorial to the catastrophe.*

pagniets omfattende lager af træ, master og rundholter, bjælker, brædder og planker foruden jern, tovværk, sejl, blokke og taljer, i det hele taget alt, hvad skibene ude i bugten kunne tænkes at få brug for³⁰. Det har sikkert været en del. For med normal afgang fra Nordeuropa i månederne december/januar³¹, må vi regne med, at kun de færreste skibe er sluppet ned gennem Nordatlanten uden skrammer. Og turen den anden vej over det Indiske Ocean rundt om Kap det Gode Håb var heller ikke altid den rene fornøjelsestur.

Depotet var selvfølgelig først og fremmest beregnet til det hollandske kompagnis skibe. Men andre kunne også få hjælp. Det var dog, som James Cook skrev: »til ågerpris. Hvad angår skibsekvipering udnytter hollænderne her såvel som i Batavia udlændinges uheld på det skændigste«³². At hyre arbejdskraft i land til at hjælpe med reparation af skibene var derimod næsten umuligt. Officererne på »Grevinden af Laurvigen« prøvede forgæves at hyre bødkerne fra byen til at hjælpe med at reparere skibets vandtønder³³, og Cook måtte låne arbejdskraft fra andre skibe i bugten, da han skulle have sine skibe kalfatret³⁴.

Fra magasinbygningerne gik man ned ad byens hovedgade. Den første gade i byen, der fik navnet »Heerengracht« (i dag Adderley Street). Et stykke nede på venstre hånd lå kirken, fuldført i 1704, og i 1737 stadig stråtækt. Kirken, der var reformert, var den eneste i byen. Andre trosretninger var ikke forbudt, og man havde da også både huguenotter, protestanter, katolikker og ikke så få muslimer blandt befolkningen, men dyrkelsen af disse trosretninger måtte foregå under private former, som da Hans Mesler holdt gudstjeneste i sit logi for skandinaviske og tyske søfolk ansat i kompagniet³⁵.

Ved siden af kirken lå kompagniets slavehus. En stor firkantet bygning, 86 meter lang og 42 meter bred, med en firkantet gård i midten, hvor slaverne stillede til mønstring hver dag, og hvor de lavede deres mad og havde deres husdyr gående³⁶.

I 1742 var der 605 kompagnislaver, der næsten alle boede i slavehuset³⁷. Dertil skal så lægges omkring 6500 privatejede slaver, der boede spredt over hele kolonien³⁸.

De fleste af slaverne kom fra Madagascar. Af kompagniets slaver var det vel op mod 66%³⁹. Men der blev også importeret slaver fra Dahomey, Zanzibar, Mocambique og fra Indien, Sumatra og Java. Hottentotterne var det forbudt at gøre til slaver. Kompagniet deltog ikke selv særlig ivrigt i slavehandelen. Man overlod det stort set til fremmede, som f.eks. engelske og franske skibe der kom forbi på vej til Vestindien med slaver fra Madagascar. Det hollandske kompagni selv nøjedes normalt med at sende nogle slaver til Kapstaden med de skibe, der afgik fra Indien og Java til Europa. En trafik som også andre kompagnier deltog i. Indtil 1733 var det således normalt, at Asiatisk Kompagni sendte 10-15 slaver til Kapstaden med skibene, der gik hjem fra Tranquebar.

I kompagniets slavehus skulle slaverne egentlig have boet adskilt efter køn, men det blev aldrig overholdt, og mænd, kvinder og børn boede stuvet sammen, som man bedst kunne, godt blandet op med mæg, hunde og grise, der væltede rundt mellem kokekar og ildsteder. Absolut ikke noget behageligt sted at opholde sig, og for tyskeren O.F. Mentzel, der boede i Kapstaden fra 1733 til 1741, blev besøget tilsyneladende da også af kort varighed: »Jeg kan ikke give nogen beskrivelse af opholdsrummet, eftersom stanken fik mig til at trække mig hastigt tilbage«⁴⁰.

Gad vide om det er sandt? For udover at være opholdssted for slaverne, fungerede slavehuset også som byens største og billigste bordel. Her kom kompagniets ansatte i Kapstaden eller kompagnifolk på gennemrejse. Her kom byens borgere, og her kom frem for alt de tusinder af søfolk, der hvert år passerede byen.

I 1671 anslog højkommissær Isbrand Goske, at ca. 75% af de børn, der blev født af kompagniets slaver, havde hvide fædre⁴¹. Man kan forstå, at en del af byens bedre borgere fik sig en pinlig erindring om en gemytlig aften, når de et års tid senere stod i slavehuset og frikøbte et spædbarn, mistænkelig lys i huden. For selv om Kapstaden aldrig blev det racemæssige blandingsamfund, vi f.eks. kender fra Brasilien, så er slægtsforskning heller ikke den mest populære hobby blandt de gamle familier i vore dages Sydafrika.

På den anden side af Heerengracht, lige over for kirken og slavehuset, lå kompagniets hospital med plads til 400 patienter. Der kunne besætningsmedlemmer fra alle skibe, der kom forbi, blive indlagt og behandlet gratis, og med fuld løn, ikke alene for den tid deres skib lå i bugten, men op til 6 uger efter. For længere perioder gik man ned på halv løn. Kompagniets ansatte i Kapstaden kunne få behandling i 6 måneder på fuld løn, og derefter 6 måneder på halv løn. Undtaget for disse regler var dog folk med kønssygdomme, der selv måtte betale for opholdet⁴².

Behandlingen på hospitalet var tilsyneladende udmærket. Der var en overlæge, 5-6 reservelæger foruden apotekeren. Forplejningen, der var god og rigelig, bestod af kaffe, suppe, brød, ris, grøntsager og kød. Alt var tilsyneladende i orden, men hospitalet havde alligevel også tidens normale mangler. Patienterne var stuvet tæt sammen, uden at der blev taget hensyn til, hvilken sygdom den enkelte led af, eller evt. smittefare. Der blev ganske vist vasket gulv hver fjortende dag, men der blev aldrig luftet ordentligt ud, og stanken i hospitalet var forfærdelig. Mentzel konkluderede da også med en sætning, der ikke var ualmindelig for tidens hospitaler: »Forholdene på hospitalet er tit mere skyld i, at folk sendes i graven end selve sygdommens hærgen«⁴³.

Bag hospitalet op imod Taffelbjerget lå kompagniets have. Noget af det første der blev grundlagt, efter at hollænderne havde taget stedet i besiddelse. Allerede i april 1653 fortalte lægen Johan Jakob Merklein, at der var grundlagt en have i Kapstaden, hvor der groede grøntsager og frugt⁴⁴. I 1670 fortalte Jens Mortensøn Sveigaar fra Jylland om haven, hvor der på den tid groede æbler, pærer, kastanjer, mandler, figner, abrikoser, vindruer, kirsebær, kål, bønner, agurker og løg foruden mange slags krydderier⁴⁵. I 1737 var haven omkring 1000 skridt lang og omkring 260 skridt bred⁴⁶. Den var delt op i 44 mindre bede, omgivet af små kanaler og lave hække bestående af laurbær-, mynte- eller rosmarinbuske. Igennem haven løb to hovedkanaler, og langs stierne var der plantet ege- og kastanjetræer, der gav skygge og læ imod stormene.

Gaderne i Kapstaden var brede og lige grusveje uden brolægning, ofte med vejtræer der gav skygge, og i nogle tilfælde med små kanaler, der løb langs vejsiden. Smukt, idyllisk og sikkert også lidt søvnigt. Men man skulle nu alligevel heller ikke falde i staver, når man slentrede ad byens gader, for de indfødte kuske elskede at køre væddeløb med deres tunge oksekærrer forspændt med seks til otte okser.

Husene var lave, oftest på en etage, hvidkalkede og med stråtag. Der var skyggefulde træer foran og en terrasse i hele husets længde, kaldet »stoop«⁴⁶, hvor beboerne sad om aftenen og underholdt sig med gæster eller logerende fra skibene. Rummæssigt var husene for det meste indrettet ens. En hall med et værelse på begge sider og bagved en spisestue med et soveværelse på hver side⁴⁷. På væggene hang, ifølge de Saint-Pierre, billeder med motiver hentet hjemme fra Holland, regeringsbygninger i Amsterdam, huse og kanaler og den slags, som åbenbart ikke rigtig faldt i franskmændens smag⁵⁰.

Inde i byen lå husene helt ude ved vejen, medens haven lå bagved husene. Men efterhånden, som man kom ud i byens yderkanter, hvor der blev bedre plads, blev haverne større, og husene flyttede ind midt i haven. Uden for byen lå de store landsteder omgivet af haver, frugtplantager, vinmarker og skyggefulde alléer, der førte op til statelige hovedbygninger. Steder som Ronde Bosch og Groot Constantia House, hvor man lavede den berømte Constantia vin.

I 1737 havde byen 3700 frie borgere, foruden de ca. 1000 ansatte i kompagniet og i garnisonen. Hertil skal lægges den farvede befolkning og de mange søfolk, der altid var i byen.

Det har været en underlig vrimmel. Pæne hollændere med deres familier, tyskere og franskmænd, og ind imellem dem hottentotter, buskmænd, kaffere, slaver fra Madagascar, malajere, indere og kinesere. Drukne søfolk og fornemme herrer, håndværkere og gadesælgere, tiggere og plattenslagere. Man kan vist roligt slå fast, at det kun har været de færreste besøgende, der har ment som de Saint-Pierre, da han skrev: Har man set een hollandsk by, har man set dem alle; det samme gælder her«⁵¹.



På bryllupsdagen fortæller brudgommen kvindens slægtinge, at han er i stand til at forsørge hende, at han har nået manddom, og at han som bevis herpå pisser på en af dem⁶⁷. *On the wedding-day the bridegroom tells the womans kindred, he can maintain her and is past boy in testimony where of he pisses upon one of them.*

For at forstå forholdet mellem befolkningen i denne by og de mange søfolk, der hvert år kom på besøg, er vi nok nødt til først at se på forholdet mellem byens befolkning og kompagniet.

Det var kompagniet, der ejede byen, styrede den, skrev lovene og administrerede byens justitsvæsen. Alle borgere ligegyldigt hvem, var derfor underlagt kompagniet.

Kompagniet var et monopolfirma, og det var derfor i overensstemmelse med dets natur, at det ikke alene ville eje og regere byen, men at det også egenhændigt ville fastsætte de priser, man ville give for indbyggernes varer. Et firma, der har den fulde kontrol over et marked, har aldrig betalt for meget.

Indbyggerne i Kapstaden havde derimod, hvad næppe kan forbavse nogen, en noget anden opfattelse af det spørgsmål. De ville have frihandel, ret til at handle med hvem som helst, og ikke til den pris kompagniet fastsatte, men til den pris de kunne få i et frit marked.

Resultatet var, at kompagniets forbud mod privat handel ikke blev respekteret af nogen, og at såvel ansatte i kompagniet, som frie borgere, slaver, søfolk og soldater, først og fremmest var handelsmænd⁵².

Søfolk på vej ud solgte varer, de havde med fra Europa. Søfolk på vej hjem solgte varer, de havde med fra Østen. Byens indbyggere solgte forsyninger til skibe på vej hjem, til Østen eller til Vestindien.

Højtstående officerer eller embedsmænd kunne få guvernørens tilladelse til at holde offentlig auktion over et parti varer. Måske stod de efter flere år ude for at skulle hjemsendes, og derfor solgte de deres ejendele. Måske havde de fået guvernørens tilladelse til at bortauktionere tøjet efter døde søfolk til slaveejerne uden for byen.

Priserne svingede ofte fra dag til dag. Var der mange skibe fra Europa, faldt prisen på europæiske varer. Var der mange skibe fra Asien, gik det ud over varerne fra Østen. Et enkelt skib kunne vende op og ned på priserne, så det gjaldt om at være om sig og sikre sig bedst muligt.

Nogle varer holdt dog for det meste en god og stabil pris. O.F.

Mentzel nævner i den forbindelse en del europæiske industri- og landbrugsvarer deriblandt sko, tøj, vogne, øl, svinekød og klipfisk⁵³. Specielt det sidste var dyrt, for der var tilsyneladende altid mangel på klipfisk både i Kapstaden og ude på stationerne i Østen. Besætningerne på skibene vidste det og indrettede sig derefter.

Den 1. oktober 1737 fik besætningen på »Grevinden af Laurvigen« således udleveret deres ration af klipfisk: »med det samme og til hele rejsen, hvilket er sædvane på det Dansk-Ostindiske Kompagnis skibe« »Det skal også bemærkes, at søfolkene på de danske skibe sjældent spiser al deres klipfisk, til trods for at de ud over denne kun får kød tre dage om ugen. De lever af deres gryn og ærter, således at de kan spare deres klipfisk og sælge den ved førstkommande lejlighed«⁵⁴.

Byen og søfolkene fandt sammen om handelen, men søfolkene gav også på anden vis de gode kapborgere indtægter. Således fortæller James Cook: »Den venlighed, som fremmede møder i Kap det Gode Håb, samt behovet for lidt frisk luft, har medført en skik, som ikke er almindelig noget andet sted (jeg har i hvert fald aldrig set den fulgt så konsekvent andre steder), nemlig at de officerer, som ikke behøves ombord, indlogeres på land«⁵⁶.

Hos Cook, og forøvrigt også på »Grevinden af Laurvigen«, var det kun officererne, der fik lov til at komme i land, men på mange andre skibe, og specielt på de hollandske, fik hele besætningen landlov.

De menige fra de hollandske skibe blev gerne indlogeret i kompagniets magasinbygninger, medens de menige fra andre landes skibe boede i byens mere ydmyge herberger. Officererne derimod indlogerede sig i de bedre herberger, hos byens prominente borgere, eller de boede hos kompagniets repræsentant på stedet.

Under sit ophold boede James Cook hos en mr. Brandt, som han omtalte: »en herre, som englænderne kendte godt«⁵⁶. Cheferne fra »Grevinden af Laurvigen« blev under deres ophold indlogeret hos Johannes Carolus de Wett, fra handelshuset de Wett, det danske Asiatiske Kompagnis faste repræsentant i Kapstaden⁵⁷.

I herbergerne derimod boede kaptajner og styrmænd fra flere nationer sammen. Anders Sparrman fortæller i den forbindelse, at de hollandske kaptajner ved middagsbordet i byens herberger, gerne smækkede hatten på hovedet og tændte deres piber, så snart de var færdige med at spise, hvilket åbenbart ville sige netop som de engelske og franske kaptajner skulle til at spise deres dessert. En optræden der vakte nogen forargelse, men hollænderne var ikke til at forhandle med og meddelte blot, at tobak var en betydelig mere passende dessert for en sømand end bagværk og klister⁵⁸.

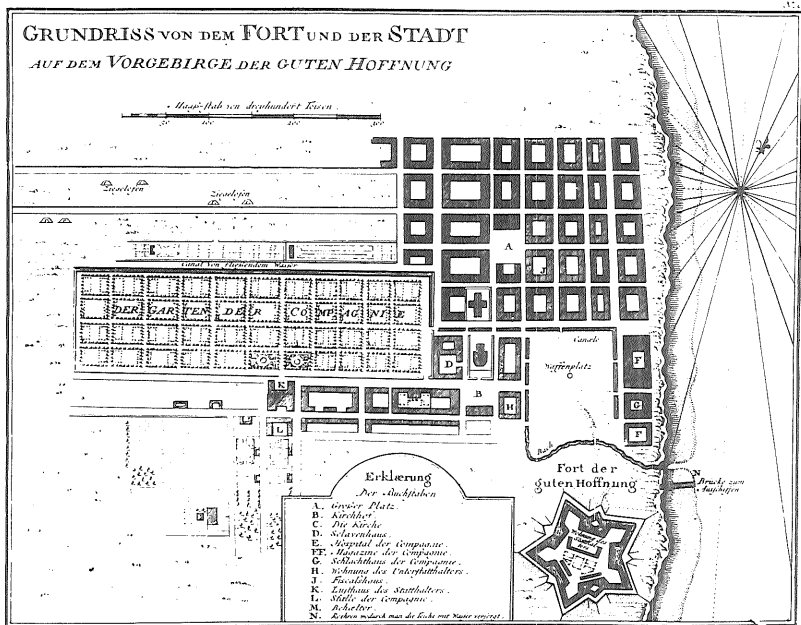
Betjeningen og forplejningen i herbergerne var god, hvis man ellers kan tro de Saint-Pierre: »Der var altid folk i krostuen og et bord dækket med ferskner, meloner, abrikoser, rosiner, pærer, ost, fisk, smør, vin, piber og tobak. Kl. otte er te og kaffe klar til morgenmaden. Til middag får de rigeligt med vildt og fisk. Kl. 4 drikker de kaffe og te, og kl. otte får de ligeså meget til aftensmad, som de fik til middag. Disse gode mennesker spiser fra morgen til aften«⁵⁹.

Til gengæld var Kapstaden dyr. Allerede Volquard Iversen fortalte i 1667: »Der findes adskillige beværtninger og kroer i byen, hvor man kan have det hyggeligt, men de er bekostelige«⁶⁰.

Hans Mesler, der i 1708 havde indlogeret sig hos en Mons. Kleinfeldt, sagde det ikke helt så diplomatisk: »og maatte for en Dag og Nat betale 1 Rixdaler, det var som en satt Ret. Saadanne Jøder ere disse Folk paa Capo at udsuge fremmede Folk«⁶¹.

Også Charles Lockeyer klagede over priserne, 1 Cap Rigsdaler for et måltid mad og ikke nok med det, de vekslede engelske penge til 25% under den normale kurs⁶².

Alt var dyrt i Kapstaden, men kun de færreste tænkte på det. Byen var et åndehul, et fristed, hvor søfolkene kunne slappe af, hvor de kunne glemme stormene på det åbne hav, kadaverdisciplinen og sygdommene. Også for de ansatte i kompagniet og for koloniembedsmændene stod byen som et fristed. Efter måske mange år i Østen, stationeret på fjerne poster under forhold og i et klima, som de aldrig kunne være sikre på at overleve, var de pludselig på vej hjem. Undervejs lagde de ind til Kapstaden, og selvom der fortsat



Kapstaden omkring 1740. På billedet ses fortet, broen, hvor søfolkene hentede vand, eksercerpladsen, kompagniets magasinbygninger (mærket FF), kirken (C), slavehuset (D), hospitalet (E) og kompagniets have⁶⁶. *Capetown around 1740. The picture shows the fort, the bridge where the sailors fetched water, the drill ground, the Company's storage houses (marked FF), the church (C), the slave house (D), the hospital (E), and the Company garden.*

var langt igen, så blev Kapstaden det første sted, hvor de efter mange år igen kunne lugte Europa. Menneskene, husene, sproget, lugten i køkkenerne, det hele kendte de, og først da, ved ankomsten til denne by, gik det for alvor op for dem, at de havde overlevet, at de var på vej hjem.

Det burde fejres, og det blev det. Søfolk og soldater drak sig fra sans og samling, turede rundt på byens knejper, besøgte de mange spillebuler, var en tur i slavehuset eller andre huse, hvor der var damer. Opsparing, løn, det hele blev soldet op, og ofte mere til, så tøjet

måtte stampes til logiværter, der solgte det videre til slaveejerne uden for byen.

For officerer, supercargoer og forhenværende embedsmænd ved kompagniets stationer i Østen skete det samme, men på en lidt elegantere facon. De startede gerne i fornemste stil med at flytte ind på et af byens bedste herberger, havde måske et parti varer de ville sælge, og værten kendte altid een, der var interesseret i netop den slags varer. Man blev hurtig enige, værten skulle stå for salget af varerne, gæsten blev indlogeret på kredit, daskede derefter et smut ind i skænkestuen, en lille en før middagen - og så gik det pludselig stærkt: »Det er ikke noget usædvanligt syn i en vinhandel i Kapstaden at se en halvfuld sømand, der beder om 13 flasker vin på een gang. Når han er varmet tilstrækkeligt op, vil han insistere på, at musikerne skåler med ham. Derefter danses der Når han er fuldstændig i alkoholens vold, bestiller han måske en karet med firspand til at køre ham standsmæssigt til Ronde Bosch, bryggeriet eller Constantia han forlanger, at de hejser et flag på kareten. En 8 eller 9 fods flagstang bliver surret fast til kareten, og en længde kaligo tjener som flag«⁶³.

En sådan opførsel var selvfølgelig ikke billig, og når afskedens time slog, kunne regningen være anselig og betydelig større, end gæsten var i stand til at betale. Varepartiet, der kunne have dækket underskuddet, havde værten af uforklarlige årsager ikke fået solgt, men han ville da gerne overtage varerne som dækning for det skyldige beløb. Det var også meget nemmere, forklarede han, for så ville man jo undgå en offentlig og pinlig skandale: »på den måde bliver der indgået en for gæsten groft ufordelagtig kontrakt, og den uheldige gæst bliver plukket for alt«⁶⁴.

For en del stoppede hjemrejsen da også i Kapstaden. Alt blev sol-det op, og herfra gik den tunge vej tilbage. Til en ny periode i kolonierne, til et nyt forsøg på at spare op, til et nyt kapløb med døden.

Alligevel var det vel kun de færreste, der kom ud for den oplevelse. For langt de fleste har opholdet i Kapstaden kun været en kærkommen lejlighed til at komme i land og slappe af, slå sig lidt løs, se

sig om, få noget ordentligt at spise og få en sludder med søfolk fra andre lande.

For det store flertal af byens indbyggere, var de besøgende sikkert heller ikke nogen, der bare skulle »plukkes«. De har også været et pust fra den store verden. En hilsen fra det gamle land i Europa. I mange tilfælde har de logerende været gamle kendinge, kaptajner og andre, der regelmæssigt har besøgt byen, og som har kendt værtsparrer og børnene. Venner som man sad med om aftenen ude på terrassen, og som man fortalte om familien, handel og rejser, og om hvad man lavede, når man ikke sås.

»Den 11. november 1737. Ved 7-tiden om morgenen lettede vi anker. Vinden blæste fra sydøst på den nordlige side af bugten. Vi saluterede fortet med 9 skud og de svarede med 7 Kl. 7 om aftenen lå Sukkerknalden (eller Løvehovedet) og Taffellandet begge SSØ $\frac{1}{2}$ Ø, den nærmeste på en afstand af ca. 12 sømil«⁶⁵.

Opholdet var forbi. Vandtønderne fyldt op, grøntsager og fersk kød stuvet ombord, og »Grevinden af Laurvigen« stod ud af Taffelbayen. Tilbage lå Kapstaden, »rastepladsen« på hovedvejen mellem Europa og Asien.

Sådan havde den ligget i 130 år, og sådan skulle den blive liggende i endnu 130 år, indtil 1869, hvor åbningen af Suez-kanalen lagde hovedvejen om på den anden side af Afrika, og fra den ene dag til den anden forandrede Kapstaden fra international forsyningsstation til havneby for det område, der engang skulle blive til Den Sydafrikanske Union.

Litteratur

- Allgemeine Historie oder Sammlung aller Reisebeschreibungen, bind 5, Leipzig 1749.
- James C. Armstrong: The Slaves 1652-1795, i R. Elphick og H. Giliomee ed.: The Shaping of the South African Society 1652-1820, Cape Town 1979.
- Charles Barringtons journal fra »Grevinden af Laurvigen«. Vestindisk-guineisk Kompagnis arkiv RA pk. 219.
- Friderici Bolingii: Ostindiske-Reise-bog København 1678.
- M. Boucher: An Unexpected Visitor: Charles Barrington at the Cape 1737. South African Historical Journal No. 13 1981.
- Samme: The Voyage of »Kongen af Danmark« 1742-46. African Notes and News December 1978.
- C.R. Boxer: The Tavern of two Seas History Today June 1964.
- Cleanings in Africa. London 1806.
- James Cook: A Voyage Towards the South Pole and Round the World. Bind 1-2. London 1777.
- Edward Cooke: A Voyage to the South Sea and Round the World. London 1711.
- J.P. Cortemünde: Dagbog fra en Ostindiefart 1672-75, ed.: Henning Henningsen. Søhistoriske skrifter IV, Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg 1953.
- Carl Gustav Ekeberg: Ostindiska Resa Åren 1770 och 1771. Stockholm 1773.
- R. Elphick: The Khoisan to c. 1770, i R. Elphick og H. Giliomee ed.: The Shaping of the South African Society, Cape Town 1979.
- R. Elphick og R. Shell: Intergroup Relations: Khoikhoi, Settlers, Slaves and Free Blacks 1652-1795, i R. Elphick og H. Giliomee etc.
- Erik Gøbel: Asiatisk Kompagnis Kinafarter 1732-1772. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1978.
- Erik Gøbel: Sygdom og Død under hundrede års Kinafarter. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1979.
- John Hale: Settlers, London 1955.
- C. Lloyd: Cook and Scurvy. The Mariners Mirror February 1979.
- Charles Lockyer: An Account of the Trade in India, London 1711.
- O.F. Mentzel: A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope. Bind 1-2, Glogau 1785. Her brugt udg. fra van Riebeeck Society Cape Town 1921.
- Hans Meslers Journal Paa Reysen fra Kiöbenhafn til Tranquebar i Ostindien. Ny Kgl. Samling 769 4^o. Her brugt afskrift af journalen som findes på Handels- og Søfartsmuseet.
- C.F.J. Müller ed: 500 Years. A History of South Africa, Cape Town 1981.
- Georg Nørregård: Storm over Kap. Handels- og Søfartsmuseets årbog 1962.

Jon Olafssons oplevelser som Ostindiefarer under Christian den Fjerde, ed.: J. Clausen og P. Fr. Rist, København 1907.

R. RavenHart: Cape of Good Hope 1652-1702, bind 1-2, Cape Town 1971.

Samme: Before van Riebeeck, Cape Town 1967.

Samme: Danish Missionaries at the Cape of Good Hope. Quarterly Bulletin of the South African Library September 1969, Cape Town 1969.

William Ten Rhyne: An Account of the Cape of Good Hope and the Hottentots. Churchills Collection of Voyages, bind V, London 1754.

Jacques Henri Bernadin de Saint-Pierre: A Voyage to the Island of Mauritius, the Isle of Bourbon, the Cape of Good Hope, London 1775.

Gerrit Schuffe: Company and Colonist at the Cape, i R. Elphich og H. Giliomee etc.

Anders Sparmann: Resa til Goda Hopps-Udden, Södra Pol-kretsen och omkring Jordklotet samt til Hottentot och Caffer-Landen Åren 1772-76. Stockholm 1773.

Jens Mortensen Sveigaars Ostindiske Reisis Beskrivelse fra Anno 1665 Den 25 Aprilis Da Hand bortreyste fra sine Forældre udi Sveigaard med til Den 27 December 1684, Da Hand til samme Sted igien er Hiem kommen af Hannem selv forfattet og skrevet med hans egen Haand. Ny Kgl. Samling 134 2°.

A Voyage to the Cape 1687. Quarterly Bulletin of South African Library June 1950, Cape Town 1950.

E. Walker: The Cape of Good Hope and its many Masters. The Mariners Mirror July 1939.

Oberst A. Zimmer: Viceadmiral Frederik Zimmers optegnelser 1717-56, Horten 1927.

Noter

¹ Charles Barringtons journal bind 2, side 42-43. For Charles Barringtons liv og rejse til Madagascar med »Grevinden af Laurvig« se i øvrigt: Georg Nørregård: På Slavetogt til Madagascar 1737-39, Handels- og Søfartsmuseets årbog 1953, og Kristof Glamann: En Ostindisk Rejse eller Thomas Thomson på Galejen. Sjöhistorisk årsbok 1953, Stockholm 1954.

² Jon Olafsson: Oplevelser som Ostindiefarer: side 38. Jon Olafsson, 1596-1679, var bondesøn fra Island. I 1615 forlod han barndomsøen og kom til København,

- hvor han meldte sig som artillerist, eller som det dengang hed »bøsseskytte«. Syv år efter i oktober 1622 afgik han med Ostindisk Kompagnis skib »Christianshavn« til Tranquebar, hvor han blev, til september 1624. Efter hjemkomsten i juli 1626 rejste Jon Olafsson tilbage til Island, hvor han levede resten af sit liv.
- ³ Friederici Bollongii: Ostindiske-Reise-bog, side 17. F. Bollongii var nordmand. 1669 blev han ansat i »Vereinigten Oostindische Compagni«, og samme år afgik han til Ostindien, hvorfra han vendte hjem i 1673.
- ⁴ R. Raven-Hart: Cape of Good Hope, bind 1, side 46. Volquard Iversen født i Holsten, men flyttede til Amsterdam, hvor han arbejdede som bogbinder. Fra 1655 ansat i »Vereinigten Oostindische Compagni« og stationeret først fem år i Surat på Indiens vestkyst, og derefter i Batavia. 1667 forlod han kompagniets tjeneste og rejste hjem til Europa.
- ⁵ John Hale: Settlers, side 216. Brev fra lady Anne Barnard til Henry Melville. Lady Anne Barnard, 1750-1825, gift med Andrew Barnard, der fra 1797 til 1802 var ansat ved den første engelske administration i Kap-kolonien. Lady Anne, der fulgte med sin mand til Kapstaden, skrev i de efterfølgende år en lang række breve hjem til sin nære ven i London krigsministeren Henry Melville, den senere lord Dundas.
- ⁶ de Saint-Pierre: A Voyage to the Island of Mauritius etc., side 209. Jacques Henri Bernadin de Saint-Pierre, 1737-1814, fransk ingeniør og naturforsker. Som tyve-årig foretog de Saint-Pierre sin første rejse, der gik til Martinique i Caribien. Efter hjemkomsten var han i nogle år ansat som officer i den russiske hær. I 1764 vendte han tilbage til Frankrig, og i årene efter foretog han rejsen til Mauritius, Isle de Bourbon og Kapstaden. Efter hjemkomsten fra denne rejse skrev de Saint-Pierre flere bøger, hvoraf kan nævnes »Etude de la Natura« (1784) og den nok mest kendte »Paul et Virginie« (1788).
- ⁷ R. Raven-Hart: Cape of Good Hope, bind 1 side 26. Johan Nieuhof var fra 1640-49 ansat som købmand i det hollandske Vestindiske Kompagni derefter ansat i »Vereinigten Oostindische Compagni«.
- ⁸ J.P. Cortemünde: Dagbog fra en Ostindiefart, side 66. Johan Petri Cortemünde (Johan Petersen, Kerteminde), født ca. 1649/50 i Amsterdam, hvor faderen arbejdede. 1655 vendte faderen hjem til København og blev inspektionsofficer på Bremerholm. I 1663 sendte han sønnen tilbage til Amsterdam, hvor Cortemünde blev uddannet som kirurg hos den berømte hollandske kirurg Christoffer Riedinger i Schoonhoven. Efter uddannelsen vendte Cortemünde tilbage til København, og i 1672 blev han overkirurg på Ostindisk kompagnis skib »Oldenborg« på rejse til Java/Bantam i Ostindien. Efter hjemkomsten i 1675 blev Cortemünde feltskærer i hæren, og deltog i flere krige. Han faldt i Store Nordiske Krig.
- ⁹ Anders Sparman: Resa til Goda Hopps-Udden, side 22-23 og Carl Gustav Ekeberg: Ostindiska Resa, side 58. Anders Sparman, 1748-1820, svensk læge og naturforsker. Uddannet på universitetet i Uppsala som elev af Carl von Linné. I 1765

afgik Sparman som skibslæge på rejse til Kina med »Svenska Ostindiska Compagni«s fregat »Stockholm Slot«. Fra 1772 gjorde Sparman botaniske studier i Kaplandet. 1772-75 var han med som botaniker på James Cook's anden rejse, og fra 1775-76 var Sparman på studierejse i det indre af Sydafrika. Efter hjemkomsten til Sverige i 1778 og til sin død i 1820 var Sparman ansat ved forskellige svenske universiteter.

Gustav Ekeberg, 1716-1784, svensk læge, skibskaptajn og videnskabsmand, ansat i »Svenska Ostindiska Compagni«, for hvem han i årene fra 1742 til 1778 foretog ialt ti rejser til Kina. Bogen om den ostindiske rejse stammer fra den rejse, Ekeberg i 1769-71 foretog som kaptajn på kompagniets skib »Finland«.

¹⁰ Charles Lockyer: *An Account of the Trade in India*, side 228.

¹¹ Anders Sparman: side 15.

¹² For antallet af indbyggere i Kapkolonien se: James C. Armstrong: *The Slaves 1652-1795*, side 86 og 91 og Gerrit Schutte: *Company and Colonist at the Cape*, side 185.

¹³ R. Raven-Hart: *Before van Riebeeck*, side 98.

¹⁴ Jon Olafsson: side 45.

¹⁵ Charles Barringtons journal: bind 2, side 47.

¹⁶ Samme: side 44.

¹⁷ James Cook: bind 1, side 15. James Cook, 1728-1779, engelsk søofficer og opdagelsesrejsende. På sin første rejse med HMS »Endeavour« 1768-71, udforskede James Cook Selskabsøerne, New Zealand, New Guinea og Australiens østkyst. 1772-75 afgik Cook med HSM »Resolution« og HMS »Adventure«. Turen gik rundt om jorden langs den sydlige halvkugle for at se, om der var andre store kontinenter dernede end Australien. 1776 prøvede Cook med skibet HMS »Discovery« at finde søvejen nord om Canada fra Stillehavet til Atlanterhavet, men i 1779 blev han dræbt af indfødte på Sandwich Øerne.

¹⁸ de Saint-Pierre skriver side 213 om koppepidemien i 1713: »It is reported to have been introduced here by a ship from Denmark«.

¹⁹ Samme: side 213.

²⁰ R. Raven-Hart: *Cape of Good Hope*, bind 1, side 21.

²¹ Hans Meslers Journal: side 118. Hans Christian Mesler, cand.theol. fra Københavns Universitet 1708. Derefter skibspræst på Asiatisk Kompagnis fregat »Cron-Printzen« på rejse til Tranquebar. Efter hjemkomsten i 1711 blev Mesler sognepræst i Esbønderup, hvor han var indtil sin død i 1747.

²² Jon Olafsson: side 43.

²³ R. Elphick: *The Khoisan to c. 1770*, side 3 og 20.

²⁴ *A Voyage to the Cape of Good Hope 1687*, side 121.

²⁵ Hans Meslers Journal, side 121.

²⁶ Samme: side 120.

- ²⁷ Samme: side 127.
- ²⁸ O.F. Mentzel: *A Geographical and Topographical Description of the Cape of Good Hope*, bind 1 side 107. Otto Friederich Mentzel, født i Brandenburg i 1709. 1732/33 gik han i »Vereinigten Oostindische Compagni«s tjeneste som soldat og blev udstationeret i Kapstaden, hvor han var indtil 1741. De sidste år ernærede han sig som privat lærer. Efter hjemkomsten til Tyskland i 1741/42 gik han i Frederik den Anden af Preussens tjeneste, som hvad vides ikke. Først ca. fyrrer år efter hjemkomsten skrev han bogen om sine oplevelser i Kapstaden.
- ²⁹ Anders Sparman, side 17.
- ³⁰ O.F. Mentzel: bind 1, side 107.
- ³¹ Erik Gøbel: *Asiatisk Kompagnis Kinafarter*, side 14 og 24.
- ³² James Cook: bind 2, side 268.
- ³³ Charles Barringtons *Journal*: bind 2, side 49.
- ³⁴ James Cook: bind 2, side 268.
- ³⁵ Hans Meslers *Journal*: side 100.
- ³⁶ James C. Armstrong: *The Slaves*, side 89.
- ³⁷ Samme: side 86.
- ³⁸ Samme: side 91.
- ³⁹ Samme: side 82.
- ⁴⁰ O.F. Mentzel: bind 1, side 116-117.
- ⁴¹ R. Elphick og R. Shell: *Intergroup Relations*, side 127.
- ⁴² O.F. Mentzel: bind 1, side 114.
- ⁴³ Samme: bind 1, side 113.
- ⁴⁴ R. Raven-Hart: *Cape of Good Hope*: bind 1, side 9. Johan Jakob Merklein, 1644-52, ansat som læge i »Vereinigten Oostindische Compagni«. Stationeret i Batavia, men foretog i kompagniets tjeneste en del rejser rundt i Asien bl.a. til Indien, Persien, Siam, Japan og Ceylon.
- ⁴⁵ Jens Mortensön Sveigaars *Reises Beskrivelse*: side 27. Jens Mortensön Sveigaar, bondesøn fra Nordjylland. I 1665 forlod han barndomshjemmet og rejste til København, hvor han blev ansat som skriver forskellige steder på Sjælland, og derefter i Norge. 1670 rejste han fra Norge til Amsterdam, hvor han meldte sig som soldat i »Vereinigten Oostindische Compagni« og blev udstationeret i Østen. I årene efter avancerede han til skriver og bogholder, foretog i det job mange rejser rundt i Asien og var bl.a. flere gange i Tranquebar. I 1684 vendte Sveigaar hjem til Danmark.
- ⁴⁶ *Cleanings in Africa*: side 17.
- ⁴⁷ *Settlers*: side 220.
- ⁴⁸ de Saint-Pierre: side 230.
- ⁴⁹ O.F. Mentzel: bind 1, side 135.
- ⁵⁰ R. Elphick og R. Shell: *Intergroup Relations*, side 148.

- ⁵¹ de Saint-Pierre: side 202.
- ⁵² O.F. Mentzel: bind 2, side 75.
- ⁵³ samme: bind 2, side 83 og 101.
- ⁵⁴ Charles Barringtons Journal: bind 2, side 26-27.
- ⁵⁵ James Cook: bind 2, side 263.
- ⁵⁶ Samme: side 263.
- ⁵⁷ M. Boucher: An Unexpected Visitor, side 24 og Georg Nørregård: Storm over Kap, side 90-91.
- ⁵⁸ Anders Sparman: side 28.
- ⁵⁹ de Saint-Pierre: side 203.
- ⁶⁰ R. Raven-Hart: Cape of Good Hope, bind 1, side 102.
- ⁶¹ Hans Meslers Journal: side 100.
- ⁶² Charles Lockyer: side 290.
- ⁶³ O.F. Mentzel: bind 2, side 82.
- ⁶⁴ Samme: side 82.
- ⁶⁵ Charles Barrington Journal: bind 2, side 63.
- ⁶⁶ Allgemeine Historie oder Sammlung: bind V, side 126.
- ⁶⁷ Edward Cooke: A Voyage to the South Seas, bd. 2, s.71 og Allgemeine Historie, bind V, side 160.
- ⁶⁸ C.F.J. Müller: 500 Years. A History of South Africa, side 36.
- ⁶⁹ Søetatens skibsjournaler 348b.

CAPETOWN - AS SAILORS KNEW IT

Summary

Most of the articles written today about Table Bay and Capetown in the 17th and 18th centuries tell of storms and shipwrecks, and it is true that there were many storms in the area and many ships that were wrecked. Yet, at the same time, this is a distorted picture. In concentrating on these disasters one can easily overlook what a routine visit to the town was like for the many thousands of sailors whose ships called at Capetown during these years to take on fresh supplies.

The Portuguese were the first to arrive in Capetown, but they were not interested in the Cape, preferring Mozambique on the east coast of Africa, which was well situated on the route from Africa to Goa. It was not until the Dutchman Hendrik Brouwer laid down the sea route to the Dutch colonies in Asia in a straight line from the Cape of Good Hope to the west coast of Australia and thence with the N.E. trade wind up to the Sunda Strait in 1611 that the Cape territory became the natural supply station on the route from Europe to Asia. And in 1652 the Dutch »Vereinigten Ostindische Compagnie« took possession of the area.

Originally the Company had planned a small, cheaply run supply depot, but this turned out to be impossible. If the supplies for the ships were to be produced locally then it was necessary to go the whole hog and found a colony. Vineyards and cultivated fields sprang up and by about 1680 the whole Cape isthmus had been taken under cultivation, and in the following years the colony began to expand over the African mainland.

The colony was Dutch but ships from other countries were also allowed to call and purchase supplies. Thus in 1737 the West India Guinea Company's frigate »Grevinden af Laurvigen« (Countess of Laurvigen) arrived at the town on what we may term a normal, routine stopover.

After the »Grevinden af Laurvigen« had anchored the port authorities came aboard. They wanted to know where the ship was from, where it was heading, whether the crew had any illnesses, and, if they did, especially what kind of illnesses. For due to the many ships which called at the town the Cape authorities feared epidemics more than anything else, and greatest of all was their fear of smallpox, which in 1713 had almost wiped out the Hottentots in the colony.

When the authorities had approved the ship the crew were allowed to go ashore. This normally took place by means of an 80 metre long jetty, where it was also possible to have the ship's water barrels filled. The water was led from some mountain springs through the town and out to the end of the jetty, where the sailors could then tap it straight into the barrels and thus avoid having to face the dangerous breakers every time they had to fetch water.

The most dominant building in the town was the castle, a pentagonal fortification which was completed in 1672. On its right, parallel to the beach, were the Company's storage houses filled with timber and other spare parts for the ships out in the bay. Then came the town itself. Small whitewashed houses, wide straight streets, trees by the side of the road, and canals. At the bottom of the main street »Heeren-gracht« lay the church, built in 1704, the hospital with room for 400 patients, and the slave house, where the Company's slaves lived. Behind the town was the Company garden, which was a big fruit and vegetable garden where a large part of the supplies bought by the ships were produced. The population of the colony, which in 1737 numbered about 12,000, was a mixture of all kinds of races: Europeans, Hottentots, Bushmen, Kaffirs, Madagascans, Chinese, Indians, Malayans, as well as the countless sailors from all over the world who were constantly visiting the town. They brought many goods with them, and throughout the period the town was a great trading station or place of exchange for European and Asian goods.

For the sailors the town was also a sanctuary, a place where they could relax from the dangers of the sea and robot-like discipline. For the many officials who came by, often on their way home after being posted in the East for several years, the town was their first reunion with European culture, and thus for them Capetown was a sign that they had survived and were now homeward bound.

Sailors and officials went on a spree. They drank and frequented gambling dens and brothels. Some of them managed to drink both their wages and their savings up. Others abandoned their journey home in Capetown and instead returned to the East for a few more years in a renewed attempt to save up.

However, most of the visitors hardly fared as badly as this. For them the stopover was an agreeable holiday where they could relax, often staying with landlords whom they knew from previous visits and whom they regarded as old friends.

One day the visit was over. Fruit, vegetables, fresh meat and water were loaded on board and the voyage continued. Capetown was left behind, a »service station« between Europe and Asia. And it was to remain so until the opening of the Suez Canal moved the »main road« over to the other side of Africa.