

ASIATISK KOMPAGNIS KINAFARTER

1732 - 1772

SEJLRUTER OG SEJLTIDER

Af

ERIK GØBEL

Den danske kompagnifart over de store have til fjerne steder: Ostindien, Kina, Vestindien, skete ikke på må og få, men efter ganske bestemte retningslinier, opbygget på viden om naturforholdene på de forskellige årstider, især på kendskab til vind og strøm. Denne rutine var ret hurtigt blevet fæstnet, først og fremmest efter portugisernes og hollændernes erfaringer, og var blevet overtaget af danskerne. Forfatteren analyserer her de danske kinafarter i Asiatisk Kompagnis første oktrojperiode 1732-72 og påviser, hvor taktfast og hensigtsmæssigt farterne afvikledes. Undervejs kunne der selvfølgelig opstå uventede situationer - helt farefri var rejserne ingenlunde - men i det store og hele holdt programmet forbausende godt.

I. Indledning

Siden Christian IV oprettede Det ostindiske Kompagni i 1616, havde man udsendt handelsexpeditioner fra Danmark til Indien, hvor byen Trankebar var blevet erhvervet i 1620. Men besejlingen var uregelmæssig, og det økonomiske udbytte meget svingende.

Efter Store nordiske Krig søgte staten at ophjælpe rigernes og specielt hovedstadens lammede handel; blandt andet prøvede man i 1730 for første gang at sende et skib til Canton i Kina. Samtidig med dettes succesfulde hjemkomst i 1732 oprettedes »Det Kongelige Octroyerede Danske Asiatiske Compagnie«.

Kompagniets første oktroj (handelsprivilegium) løb i fyrré år og sikrede det eneret på handelen øst for Kap det gode Håb og brugsretten over Trankebar. Hvert år udsendte kompagniet skibe. Den vigtigste exportartikel til Indien var sølv, og med sig hjem derfra havde skibene først og fremmest bomuldsartikler samt en smule krydderier og salpeter. De store udgifter til opretholdelse af bygninger og mandskab i Indien slugte dog uforholdsmæssig store summer. Handelen på Kina viste sig i modsætning hertil at være en rig indtægtskilde: i Canton havde kompagniet næsten

ingen faste installationer eller folk, og den rigelige indtjening var derfor netto. Her købte man for det medbragte sølv næsten udelukkende the.

Langt den største del af de hjembragte varer reeksporteredes til det øvrige Europa, og kompagniets samlede indtjening i denne første oktrojperiode fra 1732 til 1772 var betragtelig.

På baggrund af de forskellige indtjeningsforhold afsendte man hvert år som regel ét skib til Indien, men to til Kina. Kinaskibene var bevæbnede fregatskibe på 300 kommercelæster (ca. 750 tons) og havde en besætning på 150 mand; de var efter datidens målestok kolossalt store. Indieskibene var kun halvt så store, men dog også anselige.

II. Materiale

De forfattere, som hidtil har beskæftiget sig med Dansk Asiatisk Kompagni, har næsten udelukkende berørt dets økonomiske aspekter¹. Kun Tim Velschow har mere indgående behandlet aspekter af kompagniets maritime historie. For dets anden oktrojperiode fra 1772 til 1792 har han undersøgt skibenes sejlruiter og sejltider mellem Danmark og Asien².

Desuden kan man søge oplysninger i Parkinsons klassiske brede fremstilling fra 1937 af søhandelen på Østen 1793-1813³ og i Dermignys stort anlagte trebindsværk om handelen på Canton gennem det attende århundrede⁴. Disse to fremstillinger præsenterer blandt meget andet de naturgivne betingelser for al sejlskibsfart mellem Europa og Østen og de deraf dikterede sejlruiter.

Vor eneste mulighed for at få at vide, hvordan de danske kinatogter mellem 1732 og 1772 forløb, er derfor at kigge i det bevarede utrykte materiale, som i dag ligger i Asiatisk Kompagnis arkiv i Rigsarkivet⁵. Her har følgende tre kildegrupper særlig interesse:

skibsjournaler

skibsprotokoller

kaptajnernes instruxer

Hovedkilden til beskrivelsen af kinafarenes sejlruiter og sejltider har været de 58 bevarede *skibsjournaler*, som er tykke håndskrevne folianter, førte af kaptajn og styrmænd ombord. Skibsjournalerne indeholder såvel nautiske optegnelser om vind, vejr, kurs og position som almindelige notater om arbejdet og begivenhederne ombord.

Skibsjournalen påbegyndtes allerede, medens skibet lå i København og

Journal Log. Dronning Sophia Magdalena til Tønne 39

1	11	11	11	11	11
2	11	11	11	11	11
3	11	11	11	11	11
4	11	11	11	11	11
5	11	11	11	11	11
6	11	11	11	11	11
7	11	11	11	11	11
8	11	11	11	11	11
9	11	11	11	11	11
10	11	11	11	11	11
11	11	11	11	11	11
12	11	11	11	11	11
13	11	11	11	11	11
14	11	11	11	11	11
15	11	11	11	11	11
16	11	11	11	11	11
17	11	11	11	11	11
18	11	11	11	11	11
19	11	11	11	11	11
20	11	11	11	11	11
21	11	11	11	11	11
22	11	11	11	11	11
23	11	11	11	11	11
24	11	11	11	11	11
25	11	11	11	11	11
26	11	11	11	11	11
27	11	11	11	11	11
28	11	11	11	11	11
29	11	11	11	11	11
30	11	11	11	11	11
31	11	11	11	11	11

Num Jern 716.00 = N^o
 Num Jern 116.00 = N^o
 Num Jern 606.00 = N^o

1	11	11	11	11	11
2	11	11	11	11	11
3	11	11	11	11	11
4	11	11	11	11	11
5	11	11	11	11	11
6	11	11	11	11	11
7	11	11	11	11	11
8	11	11	11	11	11
9	11	11	11	11	11
10	11	11	11	11	11
11	11	11	11	11	11
12	11	11	11	11	11
13	11	11	11	11	11
14	11	11	11	11	11
15	11	11	11	11	11
16	11	11	11	11	11
17	11	11	11	11	11
18	11	11	11	11	11
19	11	11	11	11	11
20	11	11	11	11	11
21	11	11	11	11	11
22	11	11	11	11	11
23	11	11	11	11	11
24	11	11	11	11	11
25	11	11	11	11	11
26	11	11	11	11	11
27	11	11	11	11	11
28	11	11	11	11	11
29	11	11	11	11	11
30	11	11	11	11	11
31	11	11	11	11	11

Num Jern 716.00 = N^o
 Num Jern 116.00 = N^o
 Num Jern 606.00 = N^o

Journal Log. Dronning Sophia Magdalena til Tønne

1	11	11	11	11	11
2	11	11	11	11	11
3	11	11	11	11	11
4	11	11	11	11	11
5	11	11	11	11	11
6	11	11	11	11	11
7	11	11	11	11	11
8	11	11	11	11	11
9	11	11	11	11	11
10	11	11	11	11	11
11	11	11	11	11	11
12	11	11	11	11	11
13	11	11	11	11	11
14	11	11	11	11	11
15	11	11	11	11	11
16	11	11	11	11	11
17	11	11	11	11	11
18	11	11	11	11	11
19	11	11	11	11	11
20	11	11	11	11	11
21	11	11	11	11	11
22	11	11	11	11	11
23	11	11	11	11	11
24	11	11	11	11	11
25	11	11	11	11	11
26	11	11	11	11	11
27	11	11	11	11	11
28	11	11	11	11	11
29	11	11	11	11	11
30	11	11	11	11	11
31	11	11	11	11	11

Num Jern 716.00 = N^o
 Num Jern 116.00 = N^o
 Num Jern 606.00 = N^o

1	11	11	11	11	11
2	11	11	11	11	11
3	11	11	11	11	11
4	11	11	11	11	11
5	11	11	11	11	11
6	11	11	11	11	11
7	11	11	11	11	11
8	11	11	11	11	11
9	11	11	11	11	11
10	11	11	11	11	11
11	11	11	11	11	11
12	11	11	11	11	11
13	11	11	11	11	11
14	11	11	11	11	11
15	11	11	11	11	11
16	11	11	11	11	11
17	11	11	11	11	11
18	11	11	11	11	11
19	11	11	11	11	11
20	11	11	11	11	11
21	11	11	11	11	11
22	11	11	11	11	11
23	11	11	11	11	11
24	11	11	11	11	11
25	11	11	11	11	11
26	11	11	11	11	11
27	11	11	11	11	11
28	11	11	11	11	11
29	11	11	11	11	11
30	11	11	11	11	11
31	11	11	11	11	11

Num Jern 716.00 = N^o
 Num Jern 116.00 = N^o
 Num Jern 606.00 = N^o

Opslag i skibsjournal fra »Dronning Sophia Magdalena«, som i 1765 kom til Canton med 249 tons bly og 254.600 spanske sølvpiastre. Returladningen var lige så typisk for tiden og bestod af 9.264 kasser the, 1.064 kasser porcellæn, 6.000 stykker nankin og 903 stykker silke, foruden lidt sago, borax, rottinger, kinarod, anis og rabarber. RA. As. Komp. Skibsjournal nr. 1041.

Two pages from the logbook of the Danish Asiatic Company's frigate »Dronning Sophia Magdalena« en route to China, from Saturday May 11th to Tuesday May 14th, 1765.

lastede og provianterede. Når skibet således lå for anker, førtes journalen som en ganske almindelig dagbog; daglig indførtes 5-10 linier om vejret og arbejdet ombord. Ofte fik man den sidste proviant og ferskvand ombord på Helsingør rhed, og først efter at have passeret og saluteret ni skud for Kronborg - som altid kun takkede med et enkelt - regnedes togtet for egentlig påbegyndt.

Nu ændrede journalen udseende, idet man gik over til at regne med søfartsdøgn og skrive journalen efter et helt fast skema. Opstillingen ses af illustrationerne før denne side. Det anvendte skema foreskrives i kaptajnens instrux §§ 21 og 39⁶:

§21: »Capitainen skal paa sin gandske Reyse icke alleene selv holde rigtig Journal over Vind og Veirligt, høyde og breede samt Gissning, hvem de i Søen møder og prayer, hvad som ind eller udskibes, især naar de ligger i China og lossere eller lahder, samt hvis ellers daglig saa vel i Coursen som i Seilatzten samt paa Reysen mærkværdig passerer men hand skal end og tilholde alle Styrmandene det samme at gjøre, Til hvilken Ende baade hand og dem Eenhver sin indretted igiennemdraget og forseiglet Journal meddeeles som de daglig skal bruge, og skal være forpligtet til samme Journal hver Middag naar Veirliget det tillader at slutte og intet siden der udi at forandre ...«

§39: »...Beordres Styrmandene at de daglig stiller i deres Journal deres forandrede Breede og Afviisning med de foranderlige Courser for derefter at stille deres Generale Cours og distance efter det Misvisende Compass!«.

At man overholdt påbudene undervejs, ses af illustrationerne. De viser et tilfældigt, men helt typisk opslag i en skibsjournal. Den gengivne stammer fra »Dronning Sophia Magdalena« og er ført fra 10. november 1764 til 6. juli 1766 af kaptajn Jørgen Dixen⁷.

Foruden måned, dato og ugedag (lørdag 11. maj (1765) osv) angives øverst på siden, nogenlunde hvor på ruten man befinder sig (»Imellem Cap De Bona Esperance og Jawa«). Herunder ses tre kolonner med »Cours«, »Wind« og »Weierlig«. Til venstre er der desuden tre smalle kolonner, som blot er betegnede med bogstaverne »T«, »K« og »F«. T-kolonnen gennemløber i løbet af et døgn tallene mellem 1 og 12 to gange og angiver døgnets timer. K- og F-kolonnerne angiver farten i knob og favne⁸.

Til højre findes den omfattende rubrik »Det Passerede«, i hvilken den oftest forekommende bemærkning er: »Intet mærkværdigt passeret«. På

20-24 førstevagt, 00-04 hundevagt, 04-08 dagvagt og 08-12 formiddagsvagt¹⁰.

Døgnet ombord, det såkaldte etmål, regnedes altså som begyndende med eftermiddagsvagten klokken 12 middag - og ikke som i land klokken 12 midnat. Det, vi ser på den første gengivne side af journalen, er altså ikke, hvad *vi* ville kalde døgnene 11. og 12. maj, men derimod halvdelen af 10., hele 11. og halvdelen af 12. maj. Dette er af betydning ved arbejdet med journalerne, da indførte begivenheder dateres forskelligt, efter som man regner på sømandsvis eller landmandsvis; nemlig alle de begivenheder, som indtræffer mellem en middag og den følgende midnat.

Eksempelvis afsejler i 1766 »Dronning Sophia Magdalena« og »Dronning Juliane Maria« samtidig klokken fem om eftermiddagen fra St. Helena. Men den ene skibsjournal regner i sødøgn og henfører derfor afsejlingen til datoen 25. april, den anden journal angiver i landdøgn 24. april.

Jeg har valgt udelukkende at omsætte til landdatering, da dette er den eneste måde, hvorpå man kan forbinde journalernes liggedøgn med deres sejldøgn.

Et vigtigt indhold i journalerne, når skibene befandt sig i rum sø, var positionsbestemmelsen, som foretoges hver middag, og hvis resultater gengaves i de to rubrikker, som strækker sig tværs over journalsiderne.

Middagspositionen 13. maj er som følger. »Misvisende Cours« er 71°00^m (=kompaskursen); sammenholdes denne med misvisningen på 11°00^mNW, som fundet dagen før ved pejling af solens opgang, fåes »R.W.Cours« (=retvisende kurs) på 60°00^mNO. Den næste gruppe oplysninger har mere direkte med positionen at gøre: »GB« angiver gisset (=gættet, beregnet) bredde med ændringen heri siden sidste middag; »OB« betyder observeret bredde; »GL« angiver gisset længde med ændringen heri; »MD« er meridiandistancen siden passagen af sidste sikre længdegrad (i dette tilfælde af øen Amsterdam i Det indiske Ocean); endelig angives den udsejlede distance i etmålet til 27 geografiske mil.

I arkivet i dag er som regel kun bevaret een af de mindst fem skibsjournaler, som blev førte på hvert skib¹¹. Fra enkelte togter findes dog slet ikke bevaret nogen journal.

For disse sidste togters vedkommende kan vi i stedet anvende *skibsprotokollen*, som førtes af skibsassistenten. Skibsprotokollerne indeholder ikke egentlige nautiske notater, men giver dog tilstrækkelig præcist de oplysninger, som er nødvendige for nærværende undersøgelse: datoer for diverse passager, opankringer osv. Desuden refereredes forhandlingerne i

skibsrådet, og protokollen tjente endvidere som kopibog over ud- og indgåede breve. Med sine sidstnævnte egenskaber udgør skibsprotokollerne et vigtigt supplement til vor hovedkilde skibsjournalerne, idet man i skibsprotokollerne kan få oplyst årsagerne specielt til uregelmæssigheder i rejsernes forløb.

Hvis der hverken er bevaret skibsjournal eller -protokol fra et togt, kan dette ikke følges i detaljer. Men enkelte oplysninger kan som regel udtrækkes af negotieprotokoller, generalforsamlingsprotokoller eller andre skibes skibsjournaler - skibene fulgtes nemlig ofte ad to og to, så de havde hinanden i sigte næsten daglig hele vejen ud og hjem ¹².

Skibsjournaler findes bevarede fra 56 togter mellem 1732 og 1772. Ved inddragelse af skibsprotokoller og andre mere perifære kildegrupper kommer antallet af undersøgte kinatogter i perioden op på ialt 65 - og der er næppe udsendt flere skibe ¹³.

Den tredje kildegruppe, som systematisk er gennemgået, er *kaptajnernes instruxer*. Heri foreskrev direktionen på Christianshavn kaptajnen, hvordan han havde at forholde sig til en lang række problemer lige fra omgangstonen overfor resten af besætningen til afholdelse af skibsråd og udstikning af kursen.

For perioden 1738 til 1768 er alle instruxer bevarede, men før og efter er der ingen. Dog henviser direktionen så sent som i 1770 kaptajn Dixen til »den ham meddelte og af ham underskrevne Instruction« ¹⁴.

Indtil 1768 og sandsynligvis længere har alle kaptajnerne sejlet med helt identiske instruxer, men naturligvis lidt forskellige efter som man skulle via Indien eller direkte til Kina. Den første bevarede instrux er på ialt 39 paragraffer, og i løbet af tredive år voksede antallet af paragraffer til 54; men forholdsreglerne vedrørende navigationen var hele tiden de samme fra ord til andet. Ganske det samme var tilfældet indenfor det nederlandske kompagni, hvor næsten identiske instruxer benyttedes kompagniets levetid igennem ¹⁵.

Rent praktisk har man i kopibogen afskrevet den medgivne instrux, og så har kaptajnerne skrevet under, efterhånden som de sejlede afsted. Når man startede på en ny kopibog, skrev man den gamle instrux af - inklusive alle fejl som fx den hér på side 16 nævnte! - og begyndte forfra med underskrifterne. Men efter 1768 har man åbenbart ikke fundet det umagen værd at blive ved med at holde kopibogen à jour.

I specielle tilfælde knyttede man en continuation eller et anhang til standardinstruxen. Sådanne nærmere forholdsordrer gaves blandt andet

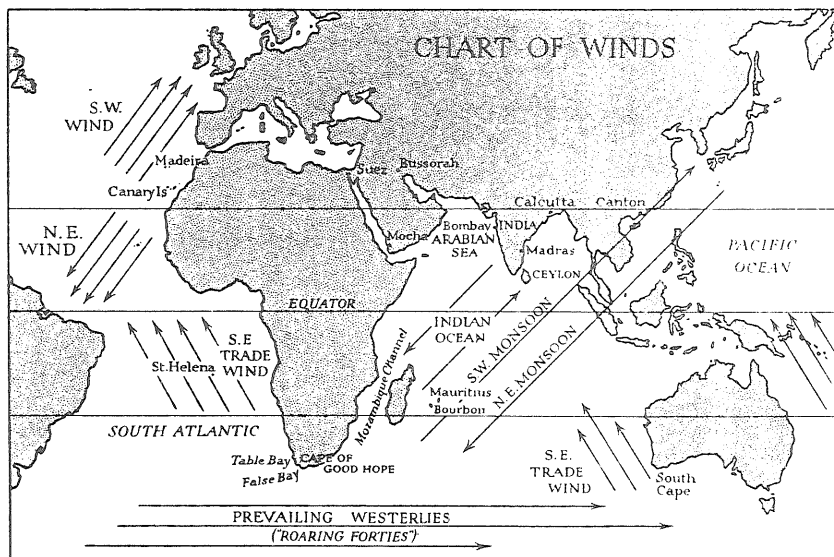
første gang, et skib skulle via Indien på udturen, og første gang man skulle hente sølv i Cadiz.

III. Sejlruiter

Sejlruten til Kina gik i det attende århundrede syd om Afrika, og den fælles europæiske erfaring havde vist, at det var af altafgørende betydning for togternes heldige udfald, at man havde monsunerne med sig og ikke mod sig¹⁶. Som det ses af vindkortet på næste side, er vindforholdene i Atlanten stabile; passaterne blæser dér samme vej hele året. Men i Det indiske Ocean og i Det sydkinesiske Hav er skibene underkastede monsunens ændringer; sydvestmonsunen blæser dér hele sommeren (april-oktober) og nordøstmonsunen hele vinteren (oktober-april).

Alle de store handelskompagnier, som besejlede Kina, havde hjemme i Nordvesteuropa. Derfor måtte skibene kæmpe sig ned gennem Nordatlanten i modvind og ofte hårdt vejr; efter passagen af den nordlige vendekreds fik de dog efterhånden medvind. Men efter at have passeret det lunefulde kalmebælte ved ækvator ramlede man atter ind i dårlige vinde og havstrømme og blev tvunget langt ud i oceanet, indtil man var næsten på højde med Kap det gode Håb. Da vendte man øst over og blev båret af de stadige og kraftige vestenvinde langt ud i Det indiske Ocean. Hvis skibene afsejlede fra Nordvesteuropa omkring nytår, passede det lige, at de kunne være fremme i Det indiske Ocean, når sommermonsunen satte ind; og med denne agter ind kunne de så vende nord eller nordøst over og nå henholdsvis Indien eller Kina hen på efteråret. Hjemturen kunne gå med vintermonsunen i ryggen direkte til Kap og herfra også ad en mere direkte rute over Sydatlanten og videre hjem i en stor bue ud gennem Nordatlanten.

På grund af faren for skørbug, som man var helt på det rene med, ankrede skibene op ved såkaldte forfriskningspladser undervejs. Tidsfristen var på maksimalt halvandet hundrede døgn, inden skørbugen havde sendt størstedelen af besætningen i hængekøjerne¹⁷. De danske skibe anløb derfor på udrejsen enten De capverdiske Øer ved Afrikas vestkyst, Kap det gode Håb eller Cadiz i Spanien. Desuden forfriskede man sig - med ferskvand, frugter og levende dyr - i Sundastrædet mellem Java og Sumatra. Også på hjemturen stoppede skibene som regel op i Sundastrædet og desuden ved St. Helena i Sydatlanten¹⁸.



Skematisk kort over de fremherskende vindsystemer på rejsen til Østen, passatvindene («Trade Winds») og monsunerne: sydvestmonsunen, der blæser om sommeren, og nordøstmonsunen, som blæser om vinteren. Uden kendskab til og udnyttelse af disse vinde ville rejserne praktisk talt ikke kunne være gennemført. Efter C. Northcote Parkinson: Trade in the Eastern Seas 1793-1813 (Cambridge 1937).

Professor Parkinson's schematic map of the prevailing wind systems, notably the trade winds and the monsoons: the S.W.-monsoon (summer) and the N.E.-monsoon (winter). These winds were utilized by the East India and China ships.

Således undergivet vindenes og skørbugens herredømme var der ikke mange mulige ruter at vælge imellem på strækningen fra København til Canton, som siden 1557 var den eneste by i Kina, hvor kejseren overhovedet tålte europæerne, som kaldtes »fan-kwæ« - sødjævlene.

I de danske kinakaptajners instruxer står blandt andet følgende at læse om den af kompagniets direktion ønskede rute på *udrejsen*¹⁹:

§3: »... Naar hand ved Guds Bistand Cattedaget er passeret og er kommen i Rom Søe, sin Cours enten Norden om imellem Hittland (=Shetland) og Færøe, eller og imellem Caneelen, lige som Vinden falder og hand til Reysens Befordring for bester agter, videre sætter hand da sin Cours forbie de Vlamske Eylænder (=Azorerne), og søger at faae de Ca-

nariske Eylænder i Sigte, hvorfra videre sættes Cours til de Soute eller Caep Werdiske Insuler, og derfra om fornøden giøres anløber Protoprøy (=havnen på De capverdiske Øer) for der at tage Vand og sit Mandskab at forfriske, dog sig ey længere end aller fornødenst der at opretholde, Men sin Reyse saa snart mueligt videre at befordre, og følgelig at skære Linien Anquinocialen paa dend beste og avantageiuste Maade for Reyssen, videre at fortsætte det Retteste og Sikkreste mueligt er til hand faar Kiendetegn eller Lodskud af Caep de Bona Esperance Grunde og icke vige fra sin Rette Cours, men følge Reyssen som Een erfåhren Capitain det snarest mueligt er directe til Strat Sunda og Canton at befordre, og maae hand paa UdReyssen ingensteds anløbe uden som før er meldt til de Soute eller Caep Werdiske Eylænder for der at forfriske /:men maae icke uden høyeste Nød søge Caep de Bone Esperance:/ der efter setter hand sin Cours til Ste Poul og Amsterdam, for om mueligt at faae dem i Sigte, men i ligevel at fortsætte Coursen fra dem til ØstHucken (=skrivefejl for vestspidsen) af Java, og der kommende i Welkoms Bay ved Nauw Bay eller Mevis Eyland at forsyne sig med Vand og Forfriskning...«

§51: Dog tillades anløb af Kap på grund af dyrtid på De capverdiske Øer, »i fald de icke forinden faar saadan efterretning i Søen at det nødvendige er nu igien til sædvanlige Priiser paa Portoprøy at bekomme...«

§30: »Ved Andkomsten til Cysten af China som dend Allerhøyeste med Lykke og Behold forleener, skal hand anløbe Maccau (=ved flodmundten) eller Bocca Tigra (=lidt længere oppe ad floden) og der Ankkre...«

Langt det mest uheldssvangre stykke af rejsen var bemærkelsesværdigt nok turen fra København gennem Kattegat og ud i Nordatlanten. Af de ialt 65 udsendte kinaexpeditioner mellem 1732 og 1772 forliste på udturen 3 på svenskekysten og 1 på Orkneyøerne; men herudover forliste der kun to andre skibe på den lange rute: »Princesse Wilhelmine Caroline«, som forsvandt i 1755 mellem Kap og St. Helena på vej hjem, og »Dronningen af Danmarck«, som forsvandt i Det indiske Ocean ligeledes på vejen hjem fra Canton²⁰.

På det første stræk af rejsen mødtes skibene ofte af modvind fra vest, og indtil 1751 var det helt normalt at anløbe norsk havn for at afvente gunstigere vejr. Af 26 skibe lå de 8 i nødhavn i Norge i gennemsnitlig 38 døgn. Hertil kom »Kongen af Danmark«, som fik begge stænger slåede overbord nær Færøerne og lå ved Bergen i syv måneder.

Normalt sejlede man videre ud i Atlanten nord om de britiske øer. Ruten gik som regel mellem Shetlandsøerne og Færøerne, men det var ikke ualmindeligt at gå helt nord om Færøerne, hvis vinden var imod. Kun fire af skibene valgte at gå syd om England gennem Kanalen, og af disse var i hvert fald tre meget forsinkede inden da²¹. Selv ombord på de nederlandske skibe kunne kaptajnerne vælge at gå nord om England på både ud- og hjemturen. En omvej man gerne sejlede for at undgå Kanalens modvinde og flade vande²².

De danske skibe sejlede godt langt ud i Atlanterhavet, inden de vendte syd over, og havde først næste landkending af Madeira. Herfra fortsattes rejsen tæt forbi eller igennem gruppen af canariske øer, og endelig ankrede man op i Porto Prayo på De capverdiske Øer for at forfriske.

I perioder havde der imidlertid været problemer med sølvleverancerne fra kompagniets faste københavnske forbindelser²³, og i 1760 blev situationen rent gal. Direktionen kunne overhovedet ikke på rimelige vilkår skaffe sølv i København til kinafareren »Prince Friderich«, som lå sejlklar på rheden - »saaledes at ingen andre Udveie er end at sænde Skibet Prince Friderich til Cadix, for Contanternes Skyld«²⁴.

Det synes som om det forsøg, Asiatisk Kompagni således nærmest blev tvunget til at foretage blandt andet på grund af de urolige tider under Syvårskrigen, kunne betale sig fuldt ud. Indtil 1770 lod man nemlig 10 af 17 kinaskibe anløbe Cadiz på udturen - en fremgangsmåde som også det svenske ostindiske kompagni benyttede sig af²⁵.

For skibene via Cadiz gjaldt følgende ændring i instruxen²⁶:

§5: »Da Capitainen haver Leilighed til at tage Forfriskning i Cadix, saa kand det ey være ham tilladt uden høyeste Nød og med SkibsRaadets Eensstemmige Biefald at anløbe Porto Pray, saasom der ansees for aldeeles u-nødvendig og til Reysens Forsinkelse«.

Cadizskibenes kaptajner overtrådte aldrig dette forbud, men derimod stoppede halvdelen af dem op på Kap. Dette behøvede skibe, som havde forfrisket på De capverdiske Øer, til gengæld kun sjældent.

Det første skib, som overhovedet anløb Kapkolonien, var »Kongen af Dannemarck« (1742), der manglede både proviant og ferskvand, og som havde en mægtig læk ved forstævnen. Træet »var gandske Raaden saa mand kunde ud Pilke det med Hænderne og bolterne derudi var gandske

Aaben ved Hovedet for Træ som aldt var bortraadned«²⁷. Skibet og ladningen solgtes på Kap, og besætningen sejlede hjem ombord på to nederlandske skibe.

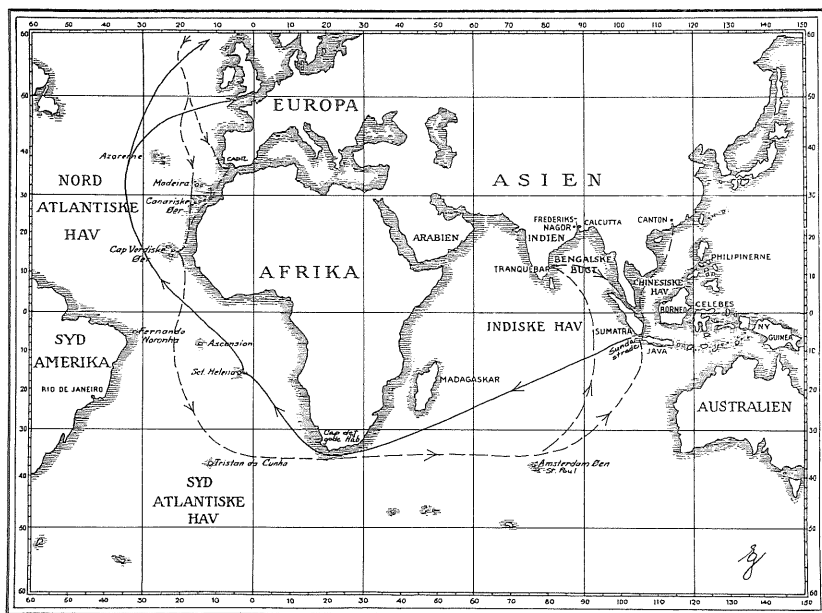
Herudover anløb efter 1745 femten skibe Kap det gode Håb på rejsen ud; men heraf havde seks ikke været i anden havn inden da. Hertil kommer »Princesse Lovise«, som på grund af forsinkelse og deraf følgende modvind i Det indiske Ocean måtte vende om og overvintre i Bay Falso øst for Kap fra september 1762 til januar 1763.

Fælles for alle skibe uden undtagelse var, at de sejlede langt vest på i et meget stort slag gennem Sydatlanten. Og var der problemer med at passere det to hundrede sømle brede kalmebælte, blev man ubønhørligt drevet af den stærke vestgående strøm over mod Brasiliens kyst. Dette skete fx for det uheldige skib »Kongen af Danmark« i 1743. Skibet kunne ikke komme igennem kalmebæltet trods flere forsøg herpå og blev drevet helt ind under Brasiliens kyst og måtte derfor vende om og overvintre i Irland, inden toget kunne fortsættes det følgende år. Men selv om et skib havde passeret det vindstille bælte, kunne det stadig blive slået ud af kurs; således var det ikke ualmindeligt, at kompagniskibene fik landkending af Tristan da Cunha.

Datidens skibe sejlede kun rigtig godt, når de havde vinden agter ind. Med vinden ret ind fra siden (halv vind) kunne man lige netop holde sin kurs. Et eksempel blandt mange findes i »Princesse Lovise«s skibsjournal, hvor kaptajn With ved afsejlingen fra Taffelbayen den 29. april 1752 noterede: »efter at være passeret Robben-Eyland holdte bid de Vind (=tættest muligt til vinden) W.S.W. ud efter; Vinden S.S.O. og S.O. mæd aftagende Kuling«²⁸. Hvis vinden derimod kom ret ind forfra, kunne skibet ikke vinde frem, men i det højeste undgå at blive drevet agter over; dette opnåedes ved at sejle frem og tilbage på en linie vinkelret på vindretningen²⁹.

Det var ikke altid, skibene fik land i sigte af Kap eller Taffelbjerget; men til gengæld havde man altid lodskud af Agulhasbanken med dens karakteristiske blågrønne sand og mudder syd for Afrika. Forbi Kap blev sejlerne blæst af vestenvindene helt ud i Det indiske Ocean, hvor man passerede tæt forbi vulkanøerne St. Poul og Amsterdam. Herefter drejedes enten mod nordøst i retning af Sundastrædet eller mere nord på mod Indien.

De direkte kinaskibe skulle gennem Sundastrædet og ramte Java et godt stykke syd for strædet af hensyn til sydvestmonsunen. Derfor måtte de i gennemsnit sejle 7 døgn mod nordvest langs Javas kyst, inden de kunne



Skematiseret kort over den normale rejse fra Danmark til Indien/Kina (stiplet linie) og retur (ubrudt linie). At de to ruter ikke dækker hinanden skyldes, at farten måtte indrettes efter vind- og strømforholdene.

Schematic map of the normal route to India/China and back. The tracks are different owing to the winds and currents.

kaste anker ved en af de små øer i Sundastrædet. Kun to skibe ramte Sumatra i stedet, og af disse måtte »Kongen af Danmark« i 1736 sejle hele vejen uden om Sumatra og gennem Malakkastrædet. Et fint eksempel på de begyndervanskeligheder, kompagniet kæmpede med i sine første leveår.

Både Sundastrædet og det derpå følgende Bangkastræde langs Sumatras østkyst er så grunde og snævre, at skibene i tilfælde af modstrøm eller modvind måtte kaste anker. Bemærkninger af typen »Vi havde nu været Et Etmaal under Sejlg og tabt 3 Miil«³⁰ er ikke ualmindelige hos skibenes officerer. Ligeledes kastede man straks ankeret, som holdtes parat på rælingen, når man nærmede sig en af de utallige mudderbanker. Om natten kastede man næsten altid anker i stræderne. At det gik uhyre langsomt

frem ses af, at nogle journalførere regnede tiden efter liggedøgnsmonstret, uanset det dog gik fremad. Ved passagen af stræderne sejlede man med skarpladte kanoner, ligesom man altid gjorde skuden kampklar, når man øjnede andre fartøjer i rum sø.

De indirekte skibe, som på vejen til Kina skulle om ad den danske koloni Trankebar i Indien, sejlede videre derfra gennem Malakkastrædet. Trankebar *skulle* have forsyninger hjemmefra, og det var snarere politiske hensyn end rent økonomiske, der lå bag denne trafik, som aldrig blev nogen succes. Hvordan man end vred og vendte sig, var der ikke nær den samme gode fortjeneste at hente i Indien som i Kina.

Turen over Det sydkinesiske Hav, som journalførerne kaldte »Den chinesiske Nordsø«, var fælles for de direkte og de indirekte ruter: Fra Bangkastrædet sejlede forbi øerne Pulo Timon, Pulo Candor samt Pulo Sapata og derfra øst om Paracelsusøerne til Canton.

Selve opholdet i Canton vil ikke blive behandlet hér, kun skal det nævnes, at fartøjerne blev aftaklede og provianterede, inden turen atter gik hjemad.

For hjemturen lød kaptajnernes instruxer som følger³¹:

§34: Når alt er ordnet i Canton »begiver hand sig /:men icke før:/ i den Allerhøyestes Naun med ald forsigtighed need ad Reveren (=floden), og forsyner sig med Lods fra Wampau til Strat Sunda og haver hand da at forsyne sig med Vand ved Nauv, Mevis eller Printzen Eyland, søgende igien Lodskud af Caep de Bone Esperance Grunde, men maae der icke anløbe uden høyeste Nødsfald, hvis Aarsag og Resolution af Skibs-Raadet skal tages og i Protocollen indføres, men hand maae anløbe Ste Helena eller Ascension for der at forfriske, der fra settende sin Cours det Retteste hand kand dend ordinaire Vei lige til sit Hiem og gaae Norden om Engeland, hand maae for ingen deel søge America, Island eller Færøe, eller andre af sin Cours beliggende Stæder, under Allerhøyeste Straf!«

Fra Sundastrædet sejlede man i en helt lige linie til Afrikas sydspids. Fra Kap fortsatte man til St. Helena for at forfriske og derfra i en stor bue op gennem Nordatlanten noget længere vest på end udturens rute. Enkelte skibe var ikke tilfredse med forsyningerne på St. Helena, fx var kildevandet en overgang knapt og forurennet, de lagde derfor desuden bi ved Ascension for at supplere med friskfangede skildpadder.



Indsejlingen til Quantong (Canton) fra det Sydkinesiske hav gennem reviret (flodmundingen) mellem Macao (t.v.) og det endnu ikke eksisterende Hongkong. Ruten angivet ved lodskud. Gennem snævringen Bocca Tigris (Tigermunden) nåede man op til Whampoo, hvor man gik for anker. Den resterende strækning ad Canton- eller Perlefloden op til Canton tilbagelagdes pr. båd ved roning. Udsnit af Johannes van Keulens »Pas-Kaart van het in-en opkomen van de Rivier van Quantong«, 1700-årenes første del. Kort som dette anvendtes af de danske kinafarere. Det kgl. Bibliotek.

Dutch chart (Johannes van Keulen, beginning of the 18th century) of the entrance to Canton, passing Macao and going upstream to Whampoa. From here the Pearl, or Canton, river was so shallow that only rowing barges or sampans could be used.

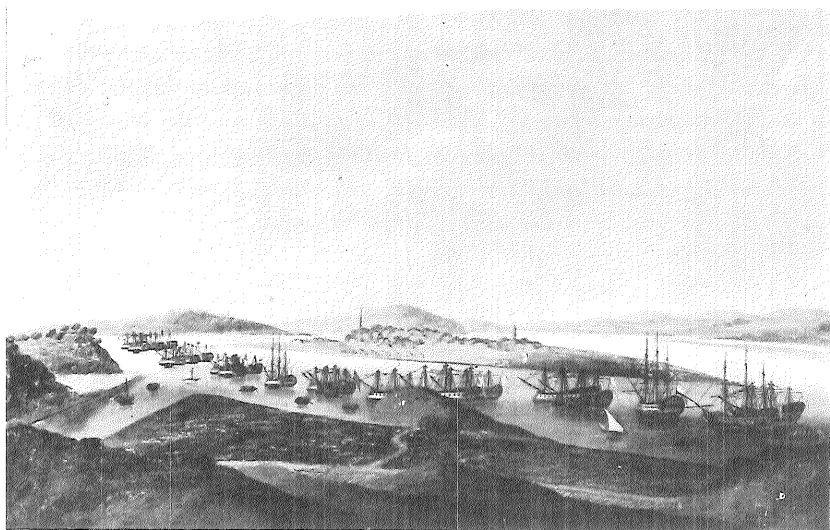
Lige som på udturen havde kaptajnerne muligheden for at korte turen af ved at smutte gennem Den engelske Kanal. Instruxens §34 påbød ganske vist ruten nord om England; men kaptajn Elphinstons instrux fra 1758 for det første indirekte tog tillod ham at »gaae Norden om Engelland eller op igiennem Canalen, ligesom Leiligheden findes dertil«³². Denne valgfrihed har man åbenbart i praksis tilladt alle kaptajnerne: mellem 1761 og 1773 sejlede 12 ud af 21 returnerende skibe gennem Kanalen.

På dette punkt er instruxerne altså i modstrid med de faktiske forhold; men sandsynligvis skyldes dette, at kopisten helt bevidstløst har afskrevet de ældre instruxer for kinakaptajner. Elphinstons instrux var derimod indført i den kopibog, som omfattede instruxer for indiefarere, og i dette usædvanlige tilfælde har man måske været mere opmærksom end ved rutineindførslerne. Tankeløsheden ved den sædvanlige afskrivning ses tydeligst ved, at man i alle tredive år i §3 troligt har skrevet »ØstHucken af Java«, hvor det vitterlig drejer sig om vestspidsen! Også i §34 har de gentagne afskrivninger helt forvansket den oprindelige mening, som var, at kaptajnerne »forsiuener sig med Lods fra Wampou af, saalangt Udi Søen, som fornøden giøres, til Strat Sunda og haver hand da der at forsiuene sig med Vand...«³³.

På den allersidste del af rejsen ønskede alle kun at komme hjem så hurtigt som muligt. Og kun for tre skibe var det nødvendigt at ankre op ved svenske- eller norskekysten, selv om instruxen tillod dette i modsætning til på udturen. I juni 1749 måtte »Christiansborg Slott« og »Fyen« vente i to døgn ved indsejlingen til Øresund »formedelst sterck Strøm og Modvind«³⁴ - og tre år efter »Dronningen af Dannemarck« med en knækket klyverbom³⁵.

Af andre problemer ved rejsens afslutning må nævnes, at besætningsmedlemmerne ofte fejrede ret kraftigt, at de selv var blandt de hjemvendende og ikke blandt de mange, som var døde undervejs. Dette kan være årsagen til, at et skib stødte på grund helt inde på Københavns rhed i 1748, og at »Kongen af Dannemark« strandede syd for Helsingør den 19. august 1737 og måtte demontere sine 14 kanoner og sende dem i land i en pram for at komme flot igen.

Denne præsentation af unormale og normale rejseruter må nødig fordunkle det overraskende klare billede, som materialet i bilaget fremviser for Asiatisk Kompagni i dets første oktrojperiode fra 1732 til 1772. Så godt som alle togterne gik helt efter planen og i virkeligheden uden den store



Aftaklede europæiske skibe for anker på Whampoos red, set fra Dane's Island, Danskerøen, hvor de døde søfolk blev begravede. I baggrunden Canton- eller Perlefloden. På den lille ø de karakteristiske pagoder, som gengives på så mange malerier herfra. Mens ladningen hentes ned fra faktorerne i Canton i sampaner, blev skibene reparerede og rensede i bunden ved kølhaling under den månedlange liggetid. Kinesermaleri, typisk turistvare beregnet for søfolk, fra slutn. af 1700-årene. Handels- og Søfartsmuseet.

The anchorage of Whampoa seen from Dane's Island where dead sailors were buried. Here European ships anchored and were repaired while cargo was brought down in sampans from the factories in Canton. Contemporary Chinese painting.

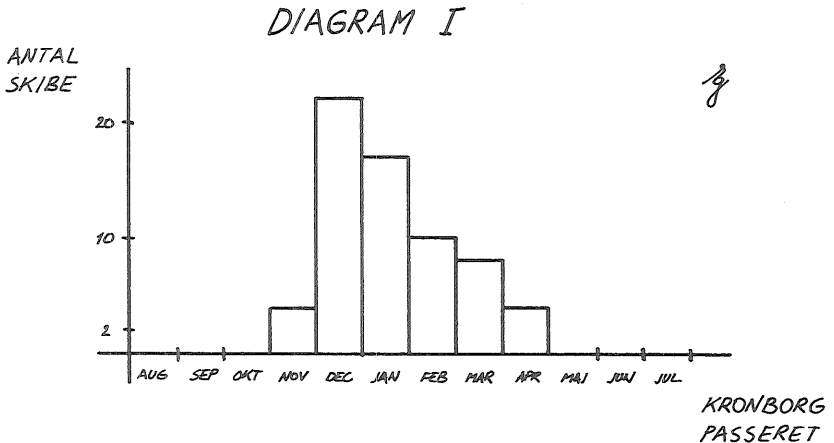
dramatik. Den på forhånd i instruxen udstukne rute fulgtes i alt væsentligt. Specielt hjemturene forløb utrolig ens.

IV. Sejltider

Som vi skal se i det følgende, udviser også sejltiderne og de hermed sammenhængende afsejlingstidspunkter en betydelig fasthed fyrrårsperioden igennem.

Alle afsejlinger foregik fra København som krævet i oktrojens §4³⁶; men skibene lagde som nævnt bi ved Helsingør for at få en sidste forsyning af ferskvand og grøntsager ombord. Desuden måtte de tit vente i dagevis på gunstig vind eller måske på, at isen brød op. Derfor betragter jeg først

togterne som egentlig påbegyndte ved passagen af Kronborg - en betragtningensmåde, som også samtiden anvendte. Kaptajnen og de andre officerer fik nemlig lovning på en pengepræmie, når de »kand komme til Maccau inden 6 Maaneder fra den Tiid at regne de fra Sundet ud seigler«³⁷. Af samme grund har jeg ved ankomsten til og afsejlingen fra Kina valgt at regne med passagen af det portugisiske ført Macao, som lå ved indsejlingen 110 kilometer fra selve ankerpladsen Wampoo.



Som det ses af *diagram I*, var de typiske afsejlingsmåneder december og januar. I disse to måneder genfindes 39 af de 65 togter, altså knap to trediedele. Der skete dog en vis udvikling i løbet af fyrreårsperioden. Thi i det første tiår heraf sejlede kompagniets skibe fra Sundet efter 1. februar. Alligevel blev kun eet nødt til at overvintre på udrejsen - et flot resultat for det nyoprettede foretagende sammenlignet med senere perioder som fx 1758-1764, hvor ikke mindre end tre kinaskibe måtte overvintre på vejen ud.

I det sidste tiår af den undersøgte periode undgik man at afsende skibe senere end januar (bortset fra 1770, hvor to skibe afgik så sent som 10. marts på grund af uheld og forsinkelser³⁸).

Et generelt træk er det, at de indirekte kinafarere via Trankebar blev sendte afsted inden nytår; kun med det helt specielle togt i april 1758 til Indiens vestkyst som undtagelsen, der bekræfter regelen.

Nogenlunde samme mønster genfindes i Asiatic Kompagnis anden oktrojperiode fra 1772 til 1792³⁹. Det svenske kompagni lod derimod sine kinaskibe afsejle fra Göteborg en måned senere end de danske⁴⁰.

Overalt i litteraturen påstås det, at et tidligt afsejlingstidspunkt var afgørende for rejsens heldige og hurtige gennemførelse.

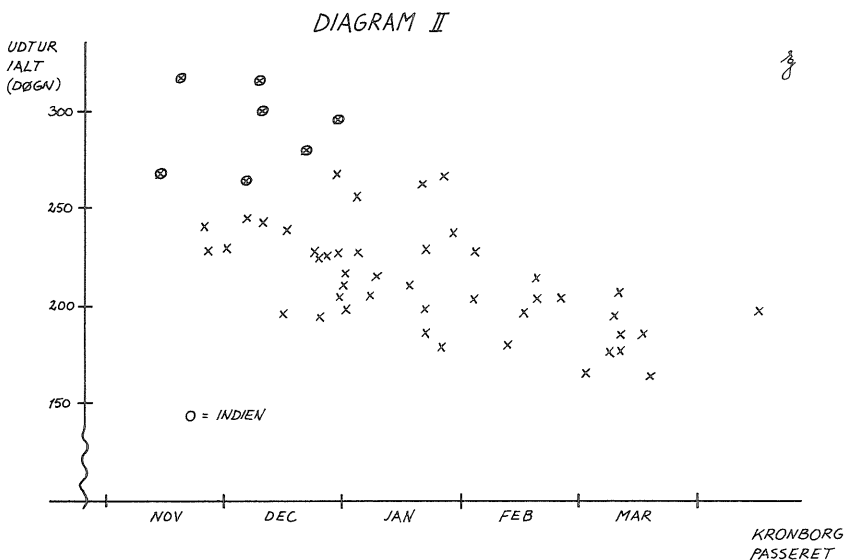
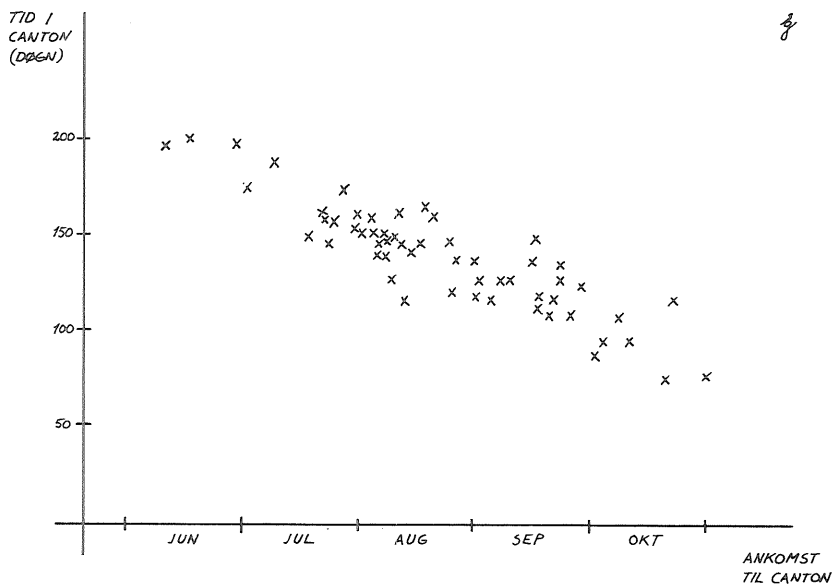


DIAGRAM III



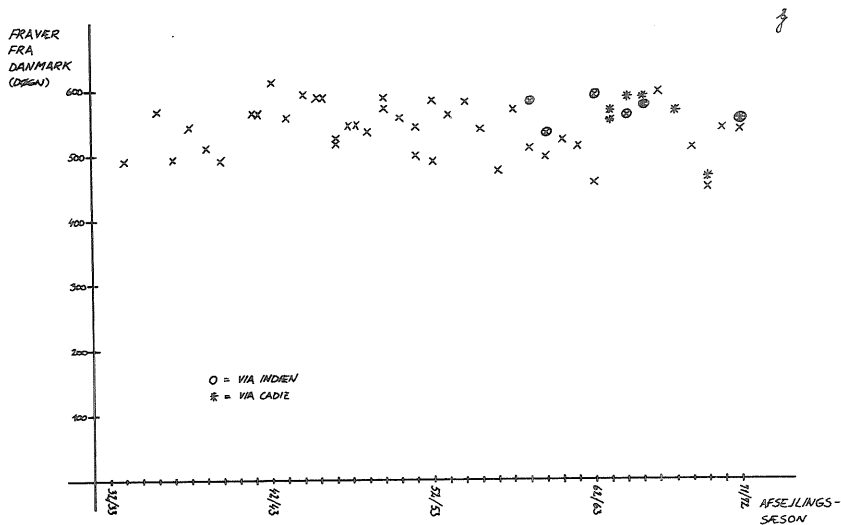
Ydermere kunne besætningerne justere togternes totale varigheder ved at ligge længere eller kortere tid i Canton. Som *diagram III* viser, var der en meget nøje sammenhæng mellem ankomsttidspunktet til Canton og den tid, man blev liggende der. Jo tidligere på året man nåede frem, jo bedre tid havde man inden afrejsen. Alle de 56 skibe, som vi kender afsejlingsdatoen på, afsejlede nemlig fra Macao omkring årsskiftet; mellem 1748 og 1773 endda 27 ud af 37 i sidste uge af december eller første uge af januar. I tidsrummet indtil da afgik 14 af 16 skibe fra Kina mellem 8. og 31. januar.

Et uovervindeligt problem med hensyn til justering af udrejsetiden udgjorde de fem togter, som måtte overvintre på vejen ud. Det er slående, at af disse afsejlede ikke mindre end tre fra Danmark i april måned, og af disse valgte de to at gå i dansk vinterhavn i Norge. Så længe kunne man altså ikke ustraffet udsætte afrejsen; kun eet skib afsejlede fra Helsingør i april uden at overvintre på udturen. De resterende to overvintrede var de to første skibe, som gik via Cadiz i 1761 og 1762. De måtte overvintre henholdsvis i Sundastrædet og i Bay Falso, da det var blevet for sent på året til, at de kunne udnytte sommermonsunen videre frem.

Det sidste af de overvintrende togter og det mest specielle i første oktrojperiode overhovedet er »Kongen af Danmark«s i 1758-1760. Som det eneste af de undersøgte skibe brugte dette Madeira som forfriskningsplads⁴². Efter at have passeret Kap det gode Håb sejlede det gennem Mozambiquekanalen, hvor der ankredes ved Comorerne, og videre til Surat, hvor der overvintredes. Både her og i den danske loge ved Calicut drev man en handel, som nærmest var i familie med den interasiatiske såkaldte »country trade«⁴³. Man solgte sin last af europæisk kobber og købte bomuld og opium, som solgtes videre blandt andet i Malakka. Skibet sejlede slet ikke til Trankebar på Coromandelkysten som alle de andre indirekte kinaskibe. Hjemturen forløb til gengæld helt regelmæssigt⁴⁴.

Forklaringen på, at direktionen prøvede denne mulighed, var, at den dels rådede over den engelske kaptajn George Elphinston, som var ekspert i netop denne handel, og som udsendtes som kaptajn på »Kongen af Danmark«, dels at en »Expedition til China Indirecto, nemmelig over Suratte, Peber-Kysten (=Indiens vestkyst), og andre Stæder i Indien, ... under Herrens Velsignelse belover et fordeelagtigt Udfald«. Ved at gå til Indien med varer kunne Elphinston rejse kontanter dér og med disse financiere en returladning fra Canton⁴⁵. På denne måde behøvede direktionen ikke at sende så mange af de knappe kontanter med fra København.

DIAGRAM IV



Årsagen til dette forsøg på at prøve nye handelspladser og metoder var altså rent økonomisk; men det har åbenbart ikke givet det ønskede økonomiske resultat, da kompagniet ikke oftere forsøgte sig med noget lignende. I stedet begyndte man som nævnt at lade kinaskibene anløbe Cadiz på vejen ud.

Atter må jeg dog advare mod at lade indtrykket af de 5 overvintrende togter overskygge de 55 andre, hvis forløb kan beskrives i detaljer, og som gennemførte den lange tur til Kina og retur uden nævneværdig slinger i valsen. For disse normale togter kan det ikke undre - i betragtning af de nævnte justeringsmuligheder og de uhyre ensartede hjemrejser - at det totale fravær fra Danmark kun svingede inden for et interval på godt hundrede døgn mellem 500 og 600. Gennem den undersøgte periode på fyrrer år skete der ingen afgørende ændring i dette faste mønster, som er vist i *diagram IV*. Dog falder de ture, som gennemførtes på væsentligt under 500 døgn, alle i den sidste halvdel af forløbet.

I *tabellen* er vist gennemsnitstallene for de enkelte dele af rejserne mellem 1732 og 1772. De her præsenterede tal stemmer i alt væsentligt overens med de tilsvarende fra tiden mellem 1772 og 1792⁴⁶. Og for så vidt sammenligning er mulig med de svenske tal fra samme periode⁴⁷.

Gennemsnitlige sejltider 1732 - 1772

UDREJSE			
A	Kronborg - Capverdiske Øer (31 togter)		57 døgn
	til ankers der (25 togter)		5 "
	Capverdiske Øer - Kap (29 togter)		56 "
B	Kronborg - Cadiz (10 togter)		47 "
	til ankers der (10 togter)		27 "
	Cadiz - Kap (10 togter)		80 "
C	Kronborg-Kap, non stop (6 togter)		105 "
A-C	Kronborg - Kap (54 togter)		129 "
	til ankers i Norge (13 togter)/excl 2 overvintr/		32 "
	til ankers på Kap (15 togter)/excl 1 overvintr/		15 "
D	Kap - Sundastrædet (46 togter)		60 "
	til ankers der (42 togter)/excl 1 overvintr/		5 "
	Sundastrædet - Macao (47 togter)		31 "

E	Kap - Trankebar til ankers der Trankebar - Macao	(6 togter) (6 togter)/excl 1 overvintr/ (6 togter)	62 " 26 " 64 "
A-D	Kronborg - Macao heraf liggedøgn	(48 togter)	223 " 21 "
A-E	Kronborg - Macao heraf liggedøgn	(54 togter)	228 " 28 "
	I CANTON	(56 togter)	137 "
	HJEMREJSE		
	Macao - Sundastrædet til ankers der	(56 togter) (56 togter)	21 " 5 "
	Sundastrædet - Kap	(55 togter)	59 "
	Kap - St. Helena til ankers der	(55 togter) (54 togter)	17 " 7 "
F	St. Helena - Kronborg, nord om England	(41 togter)	80 "
G	St. Helena - Kronborg, gennem Kanalen	(15 togter)	81 "
F-G	Macao - Kronborg heraf liggedøgn	(56 togter)	189 " 13 "
	FRAVÆR FRA KØBENHAVN IALT		
	excl overvintrende skibe	(52 togter)	544 "
	overvintrende skibe alene	(5 togter)	856 "

Et grundlag for at vurdere sejlhastighederne har vi i de omtalte præmier til officererne. Indtil 1738 lovede direktionen⁴⁸:

§4: »Dersom de med Skiibet nest Guds Naadige Hielp og Bistand kand komme til Maccau fra dend Tiid at reigne de fra Sundet Seigler 1: Inden nestpaafølgende Medio May, de da skal nyde 200 Rdl., 2: Inden 7 Maaneder 150 Rdl., og 3: inden 8te Maaneder de da skal nyde 100 Rdl. (i præmie)...«

Alle de fem skibe, som afgik, opnåede imidlertid præmie efter disse taksater. Derfor ændredes reglerne i 1740 således, at man skulle nå til Macao på 6 eller 7 måneder for at opnå præmier på 300 eller 150 rigsdaler⁴⁹. Denne præmiesats bibeholdtes derefter gennem resten af første oktrojperiode.

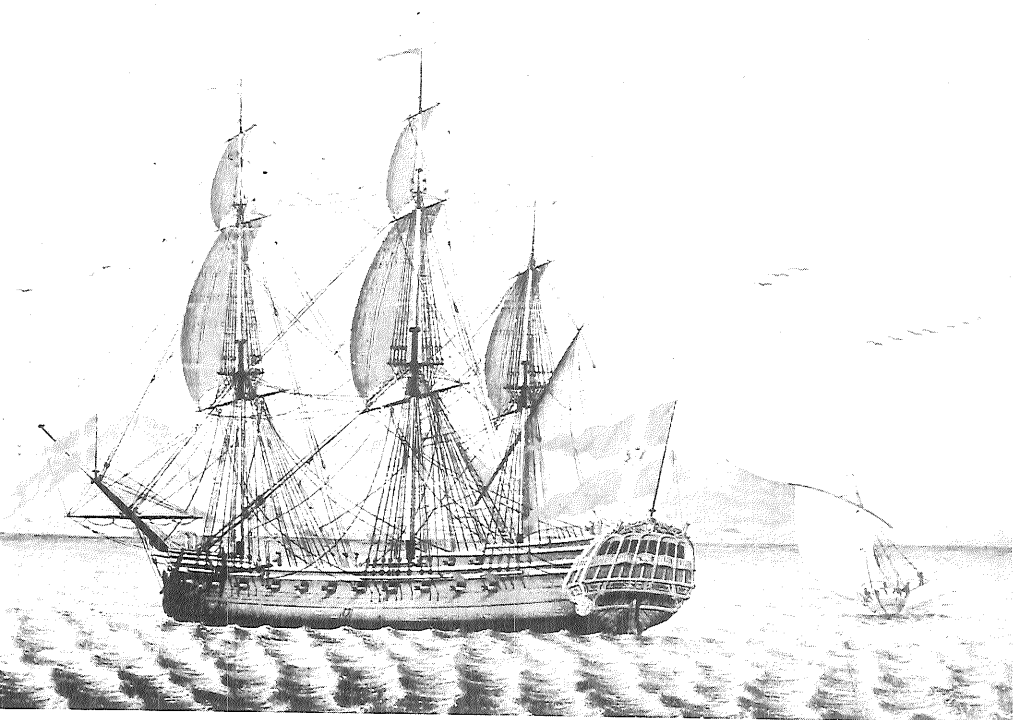
Af de undersøgte 45 togter, som gik direkte gennem Sundastrædet, og som på forhånd skulle have en chance for at opnå præmie, sejledes 6 til den store præmie og 17 til den lille. Halvdelen af togterne må altså være blevet regnede for havende en hurtig udtur. Ganske det samme er tilfældet for den påfølgende tyveårsperiodes vedkommende⁵⁰.

Også for ture til Indien udlovedes pengepræmier. I 1751 vandt man den lille præmie for udture til Trankebar på under 8 måneder⁵¹; men alle mine seks indirekte skibe brugte mindre tid på dette stræk, da de var større og dermed hurtigere end de almindelige indiefarere.

Endelig kan man udregne gennemsnitssejlhastigheden for den cirka 16.000 sømle lange direkte tur. Hurtigste udtur på 154 sejldøgn havde »Dronning Juliana Maria«, som efter en sen afsejling smuttede gennem Kanalen i 1763. Hurtigste hjemtur var på 148 sejldøgn og gennemførtes af »Schleswig« i 1738, hvor skibet havde en heldig tur. Næsthurtigste hjemtur er mere karakteristisk, idet den gennemførtes på 150 sejldøgn af »Frendsborg Slott« i 1773, hvor skibet var sprunget læk, og man måtte skynde sig så meget som muligt⁵². Gennemsnitshastigheden var i alle disse tilfælde 4 knob.

Langsomste ud- og hjemrejse var på henholdsvis 362 og 227 sejldøgn; men hvor meget længere distance disse skibe har gennemsejlet på grund af modvind, afdrift osv, kan vi ikke vide. Hastigheden må derfor også forblive ukendt.

Tophastigheden har ligget på godt 10 knob. Således noterede trediestyrmanden på »Kongen af Danmark« i 1798, at »vi er ikkun 250 Miil fra



Et af de ældste danske skibsportrætter er denne gouache fra 1760'erne af ukendt kunstner, forestillende Asiatick Komp.s fregat »Dronning Sophia Magdalena« ud for Taffelbayen med Kapstaden, Taffelhjerget og Løvehjerget. Syd for ækvator havde kompagniskibene lov til at føre splitflag med kompagniets våben. Fregatten var bygget 1760-61 og foretog i tidsrummet 1762-74 seks rejser til Kina. Handels- og Søfartsmuseet.

Gouache from the 1760s, by an unknown artist, of the Danish China frigate »Dronning Sophia Magdalena« entering the Table Bay. This is one of the earliest Danish ship's portraits.

Cap, det kan vi med god Vind seile i fem Dage«⁵³; resultatet er en gennemsnitssejlhastighed på godt 8 knob. Dette passer fint sammen med de tidligere gengivne journalsider. Tirsdag den 14. har man om natten sejlet op til godt 10 knob; men det var også med en bramsejlskuling ret agter ind. I dette etmål har man netop nået at sejle halvtreds mil, som også trediestyrmanden regnede med. Endelig kan det nævnes, at pindekompasserne, hvorpå man hver halve time angav kurs og fart, kun gik op til 10 knob; mere regnede man åbenbart ikke med at få brug for⁵⁴.

VI. Kontinuitet

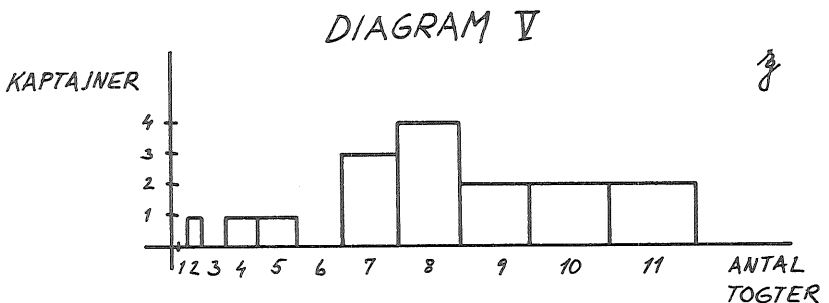
For at forstå den kolossale fasthed i sejlroute- og sejltidsmønstrene er det vigtigt at se på den kontinuitet, som på så mange måder prægede Asiatic Kompagnis virke i det attende århundrede.

De *skibe*, som kompagniet benyttede sig af i sejladsen på Canton, var alle af samme type og størrelse. De var fregatskibe, som gerne var armerede med omkring tyve kanoner. De flestes størrelser kender vi ikke i dag; men dimensionerne på »Dronning Juliane Marie« kendes, og det var et nogenlunde gennemsnitsskib. Forrest i skibsjournalen har kaptajn Svend Fenger angivet sit skibs mål: dybgående $18\frac{1}{2}$ fod (knap 6 meter), længde over stævnen 135 fod 10 tommer (cirka 43 meter), bredde 36 fod 6 tommer ($11\frac{1}{2}$ meter), dybde i lasten 16 fod 7 tommer (godt 5 meter), drægtighed 260 kommercelæster (godt 650 tons). Besætningen var ved afsejlingen i 1754 på 148 mand⁵⁵.

Endvidere sejlede skibene naturligvis flere togter hver, men præcis hvor mange kan ikke ses umiddelbart, da kompagniet benyttede de samme navne igen og igen, efterhånden som skibene udskiftedes.

Også for *mandskabel* var der tale om mange gengangere fra togt til togt. I rullebøgerne⁵⁶ findes mandskabslisterne, som for hvert eneste togt angiver, hvem der var kaptajn, supercargo, præst osv ned til yngste dreng. Desuden kan man se, hvad hver fik i hyre, og hvad han eventuelt måtte hjemtage af føringsgods til eget salg på kompagniets auktion.

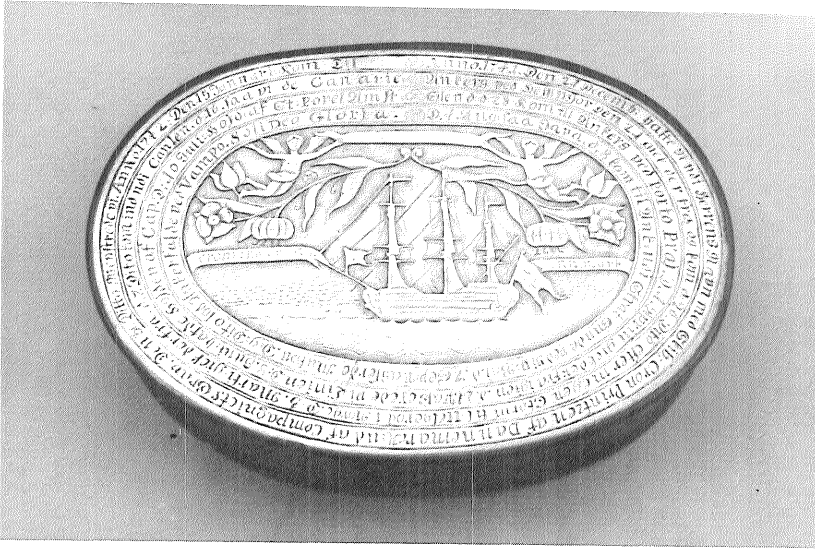
En systematisk gennemgang af rullebøgerne afslører, hvor erfarne de mænd var, som opnåede at blive kaptajner i kinafarten mellem 1752 og 1772. Når de afsluttede deres karrierer havde de i gennemsnit $5\frac{1}{2}$ togte til Canton bag sig, hvor de havde virket som styrmænd eller kaptajner. Det var imidlertid almindeligt, at de i starten af deres karrierer som navigatører havde sejlet på Indien. Inddrager vi også disse togter, fåes *diagram V*.



I gennemsnit opnåede kinakaptajnerne på denne måde næsten 8 rejser til Canton og Indien, hvor de fungerede som kaptajner eller styrmænd. Karakteristisk nok sejlede ikke mindre end 13 af de ialt 16 kaptajner syv ture eller mere som navigatører.

Ydermere havde mange af kompagniets ansatte tjent sig op gennem graderne. Således fx O.D.L. Agerbeck, som fra at være skibsdreng i 1759 endte som kaptajn i 1803. Han sejlede ialt 15 togter for Asiatic Kompagni (heraf de to som kaptajn) samt et enkelt i den private indiehandel⁵⁷. Også ti andre kaptajner fra slutningen af århundredet havde på en lang række togter tjent sig op gennem graderne ombord⁵⁸.

Kompagniet gjorde i det hele taget meget ud af at uddanne sine ansatte. Fra 1739 er det almindeligt, at der i rullebøgerne figurerer et antal »Læringer ved Navigationen«, og i 1741 fik kaptajn d'Voss på »Slesvig« præcis besked om, hvad drengene skulle lære⁵⁹.



Fornem snustobaksdåse af skildpadde. Perlemorslåget viser en indskåret fremstilling af As. Komp.s fregat »CronPrintzen af Danmark« og en kortfattet beskrivelse i omløbende linier af dens togt fra d. 21. dec. 1741, da den halede ud af kompagniets grav på Christianshavn »udi Herrens Navn«, til d. 9. sept. 1742, da den lod ankeret falde ved »Vampo«. Er vel fremstillet i Canton 1742 på en af officerernes bestilling. Handels- og Søfartsmuseet.

Chinese snuff box of tortoise-shell. On the mother-of pearl lid is carved a picture of the Danish Asiatic Company's frigate »CronPrintzen af Danmark« and a summary of its voyage from Copenhagen to Whampoa, 1741-42.

»Som vi haver fundet fornøden denne Reyse at udsende eendeel Unge Mennsker for Lærlinger ved Navigationen og SøVæsenet; altsaa befahles i herved at forenevnte Persohner bliver dertil emploiered, og med Styrmandene ordoneret, at giøre Vagt, holde Journal, samt lære og øve sig udi Navigationen, og SøMandskabet hvor til i forandstalter og ordonerer Styrmandene at de giver dem den behøvende Underviisning, hvor for dend, eller de Styrmand som har informered disse Lærlinger i Navigationen og giord dem saa perfect, at de her kand udstaa deres Examen, skal nyde for hver Persohn 10 Rdl. til Discretion paa det at Compagt. i Tiiden kand have nøtte af disse Subjecta...«

Med på »Slesvig« var der fire sådanne elever⁶⁰; men i 1740erne var det almindeligt, at kinaskibene havde 10-15 stykker med af slagsen.

Et tredje aspekt af kontinuiteten er den fælles *instrux* for kaptajnerne perioden igennem, som tidligere beskrevet.

Erfaringerne fra tidligere togter overleveredes gennem instruxernes gode råd og advarsler som den følgende: »Dog vilde vi ey efterlade at erindre, at der skal være funden N.W. fra Irland een Klippe, 4 Fod, at see over Vandet, og ligger paa 55 Gr. 20 Min. Norder Brede, og 11 Gr. 14 Min. Længde fra Londons Meridian, Øster for Eyland Terni«⁶¹. Desuden overleveredes erfaringer gennem den trykte litteratur og gennem skibsjournalerne.

Den omfattende *trykte litteratur* af håndbøger og lærebøger for datidens søfolk formidlede som regel udenlandske erfaringer. I de såkaldte farvandsbeskrivelser gives meget nøje anvisning på sejlruiter, vindforhold, landkendinger, lodskud osv for hele ruten fra Europa til Canton - for så vidt bogormenes huller stadig lader teksten læse. At danske søfolk må have læst sådanne bøger ses af, at dels er flere oversatte til dansk, dels siger en af oversætterne, at oversættelsen er sket »til formodentlig Lykke for dem, som maatte beskikkes til at forestaae Seilatsen paa Det Danske Asiatiske Compagnies Skibe«⁶².

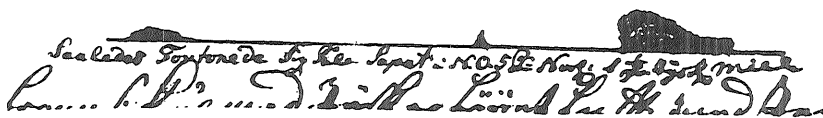
Også i egentlige navigationslærebøger findes anvisninger på sejlads hinsides Kap. Således i fx Klaas de Vries' Skatkammer. Denne bog er flere gange oversat til dansk⁶³. Ombord på det nederlandske kompagnis skibe var netop de Vries' en af de to populæreste navigationshåndbøger⁶⁴.

Men også på de danske skibe har man læst de nederlandske bøger. Da kaptajn Claus Pass døde i juli 1745 ombord på »Kiøbenhavn«, efterlod han sig - foruden en omfattende garderobe, der indeholdt seks parykker -

»I Gittermacher SkatKammer« og »I Lastmans do«, som begge var af type som de Vries' SkatKammer. Blandt kaptajnens øvrige private navigationsudstyr var vinkler, linealer, passere, gradstokke og ikke mindre end 44 søkort plus et exemplar af van Keulens søatlas⁶⁵.

Da man ombord på »Kongen af Dannemarck« i 1753 holdt auktion over overstyrmand Jens Pedersen Holms jordiske gods, fandtes blandt bøgerne et hollandsk skatkammer, en marinkalender og en »Navigations-Bog«. Derimod var der ingen søkort⁶⁶.

Endelig overleveredes erfaringer via *skibsjournalerne*. Man må forestille sig, at journalerne fra tidligere togter er blevet anvendte som en slags lærebøger for de styrmænd og kaptajner, som skulle afsted til Kina. Alene det faktum, at man førte mindst fem journaler ombord på hvert skib, antyder andet og mere end et krav fra assurandørerne. Desuden angiver kaptajn Svend Fenger i sin journal fra 1755 landkending af øen Pulo Sapata ved en instruktiv lille tegning⁶⁷.



»Saaledes fortonede sig Pulo Sapat i N.O. 5 gr. Norl. 1 ½ tysk Miel«. På denne måde indførte kaptajn eller styrmand ofte landkendinger af særlig markante eller farlige steder. Her ses klippeøen Sapata i Det sydkinesiske Hav ud for Mekongs munding på 10° n.br., tegnet 29/7 1755 af kaptajn Svend Fenger, fører af »Dronning Juliane Marie« RA. As. Komp. Skibsjournal nr. 1025.

In the logbook the captain or mate often sketched the profile of the coast or of dangerous points along the route. Here a sketch of Pulo Sapata, east of the Mekong delta, 1755.

Og kaptajn Smit anfører efter at være kommet til ankers ved Porto Prayo: »NB: Dette vil ieg Raade Eenhver som Ankre at søge Porto Pray, aldrig at søge ind om Aftenen, thi dend Tiid paa Dagen er Diisigheden sterkest under Landet, fordobler baade Nedrelandet og Hukken, saa at det ey er mueligt at kiende paa dend Tiid«⁶⁸.

Kontinuiteten indenfor Asiatisk Kompagni sættes tydeligt i relief ved en sammenligning med forholdene blandt de uerfarne private redere, som efter oktrojfornyelsen i 1772 fik tilladelse til at sende skibe til Indien. Sam-

menlignet med kompagniets havde disse såkaldte partikulære skibe en for-
bavsende høj forlisfrekvens, og langvarige forsinkelser hørte til dagens
orden⁶⁹.

VII. Konklusion

Formålet med nærværende undersøgelse har været at klarlægge Dansk
Asiatisk Compagnis skibes sejlruiter og sejltider på turene mellem Dan-
mark og Kina i tidsrummet mellem 1732 og 1772.

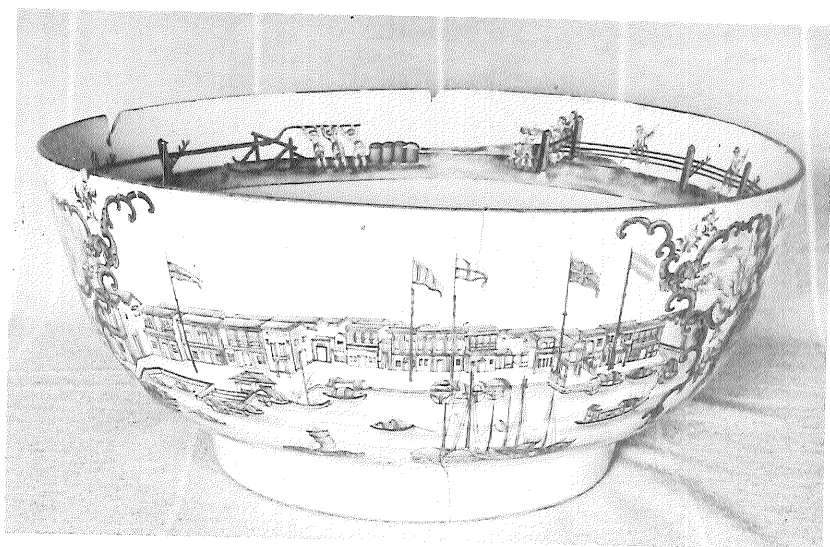
I en sammenfattende karakteristik af de fremlagte resultater vil jeg mod-
sat mange andre forfattere stærkt fremhæve den *regelmæssighed*, hvormed
togterne afvikledes. En regelmæssighed, som genfindes i kompagniets an-
den oktrojperiode fra 1772 til 1792, og som for så vidt giver sig til kende
allerede fra de første togter, som alle gennemførtes ret sikkert, blandt andet
på grundlag af erfaringerne fra «CronPrintz Christian»s pionertogt fra
1730 til 1732. Hvordan forholdene har været fra 1792 til de sidste togter
udsendtes i 1830'erne, ved vi ikke.

Uregelmæssighederne var samlede på den del af turen, som gik fra Dan-
mark og ud i Atlanten. På denne strækning skete næsten alle forlis, og her
fandt de fleste alvorlige forsinkelser sted, enten ved ophold i norske nød-
havne eller frugtesløs modvindssejlad. Fx passerede »Prinsesse Lovise« i
løbet af januar 1762 Færøerne for vestgående fire gange, inden det
lykkedes at komme ud og vende syd over i Atlanterhavet.

Men var skibene først kommet her ud, forløb deres rejser som regel glat.
Over Atlanten, Det indiske Ocean og Det sydkinesiske Hav sejlede man
frem og tilbage ad ganske bestemte ruter, alt efter om man på vejen ud
skulle hente sølv i Cadiz, handle i Trankebar eller blot direkte til Canton
for at hente the.

Ialt var skibene 18-19 måneder væk hjemmefra - fordelt med 7-8 må-
neders udtur. 4-5 måneder i Canton og 6 måneders hjemtur. Kun de en-
kelte skibe, som blev nødt til at overvintre inden ankomsten til Kina, faldt
ikke ind i denne faste rytme, der var betinget af naturforholdene med de
halvårligt skiftende monsuner.

De ændrede storpolitiske forhold under kolonikrigen fra 1756 til 1763
synes ikke at have spillet nogen nævneværdig rolle for de neutrale danske
skibe. De sejlede gennem hele perioden som foreskrevet i samtidige far-
vandsbeskrivelser og i journaler fra allerede gennemførte togter.



På denne pragtfulde, desværre noget medtagne kinesiske punchebolle, fremstillet i Canton i 1760'erne som bestillingsporcellæn (Chine de commande), muligvis til rebslageri- og værftsejer Peter Applebye i København, ses på den ene side de europæiske faktorer i Canton, fra venstre det danske, det spanske, det svenske, det engelske og det hollandske. I disse oplagres de indkøbte varer: the, porcellæn, silke m.m., indtil de blev overført til kinafarerne. På bollens modsatte side er en fremstilling af børsen i København - pudsigt nok spejlvendt -, og indeni ses tovslagning på Applebyes reberbane. Handels- og Søfartsmuseet.

Punch-bowl made in Canton during the 1760s for the English-born ropewalk and shipyard owner Peter Applebye of Copenhagen, with an illustration of the European factories in Canton (to the left the Danish factory), and of Applebye's ropewalk on the inside rim.

Sammenligningen af de normative instruxer med de deskriptive skibsjournaler har vist, at det ikke er tilstrækkeligt at anvende instruxerne alene. Deres udsagn må justeres ved hjælp af skibsjournalerne, før man får et pålideligt indtryk af de faktiske ruter og sejltider. I store træk tegner de forskellige kildetyper dog det samme billede.

Dette billedes dominerende træk er som allerede nævnt den *uforanderlighed* og *sikkerhed*, hvormed skibene gennemførte deres sejladser. Nogleord i forklaringen af regelmæssigheden er *erfaring* og *kontinuitet* - først og fremmest m.h.t. naturforhold, navigationshjælpemidler, skibe og mandskab, som ikke undergår særlige forandringer i løbet af fyreårsperioden.

APPENDIX

kilder	skibets navn	passage af Kronborg	til ankens i Norge	N / S om England	Kronborg - Capverdiske Øer	til ankens ved Capverdiske Øer	Capverdiske Øer - Cap	til ankens ved Cap	Cap - Sundastrædet	til ankens i Sundastrædet	Sundastrædet - Macao
996	Slesvig	02.03.1734	-	N 48	4	34	-	55	1	22	
997	Kongen af Danmark	28.01.1736	-	N 41	5	59	-	Malakka			
998	Schleswig	12.02.1737	-	N 59	4	53	-	43	2	18	
999	Kongen af Danmark	03.02.1738	8	N 54	5	29	-	88	3	22	
1000+880	Schleswig	19.02.1739	-	N 49	4	63	-	52	4	36	
1119+1120	Kongen af Danmark	16.04.1740	-	S 25	-	66	-	47	3	57	
1002+882	Dronningen af Danmark	22.04.1740	overvintrer i Norge								
1001	Slesvig	23.02.1741	grundstødt ved Göteborg 23.02.1741								
(1121)	Slesvig	17.01.1742	-	N 63	5						
1121(+1004+1006)	CronPrintzen af Danmark	21.01.1742	33	S 66	4				1	29	
1003	Dronningen af Danmark	30.12.1742	25	N 86	13	71	-	58	6	33	
1004+1006	Kongen af Danmark	31.12.1742	48	N 106	5	69	-	sælges på Cap			
1005	Christiansborg Slot	02.02.1744	-	N 43	4	61	-	60	3	27	
885	CronPrintzen	06.12.1744	39	N	grundstødt på Orkneyøerne						
(9+1006+887+881)	Dronningen af Danmark	09.02.1745									
887(+1006)	Kjøbenhavn	25.02.1745	-	N 53	-	62	-	49	7	31	
1008	Fyen	15.12.1745	-	N 43	6	61	-	58	3	25	
1007	Christiansborg Slot	24.12.1745	-	N 47	-	61	16	57	2	39	
1009	Kongen af Danmark	21.01.1747	-	N 52	4	49	-	55	2	24	
1010	CronPrintzen af Danmark	19.02.1747	-	N 41	6	62	-	52	2	38	
891	Christiansborg Slott	01.01.1748	-	N 54	6	61	-	54	3	32	
1011	Fyen	02.01.1748	-	N 51	7	63	-	54	12	24	
(9+1012)	Dronningen af Danmark	07.01.1749	N								
1012+1013	Kongen af Danmark	07.01.1749	-	N 42	5	57	-	68	2	29	
1014	CronPrincen af Danmark	31.12.1749	98	S 128	-	73	-	52	6	35	
1015	Fyen	04.01.1750	16	N 93	6	53	-	69	4	30	
1016	Christiansborg Slott	10.12.1750	grundstødt nær Göteborg 10.12.1750								
1017(+895)	Dronningen af Danmark	10.12.1750	35	N 76	-	60	24	54	3	24	
1019+1020	Kongen af Danmark	05.04.1751	210	N 274	-	88	27	58	7	39	
1018	Prinsesse Lovise	31.12.1751	-	N 46	-	60	13	59	1	23	
1021	CronPrintzen af Danmark	25.01.1752	-	N 21	6	66	9	52	3	22	

FRAVER FRA DANMARK IALT

490
566
492
546
511
490
800

565
559
610

556

592
582
574
526
517
547
547

536
586
572

553
805
542
499

heraf liggedage

8
8
5
13
10
12

211
12
14

13

17
15
20
6
13
19
18

12
9
18

21
22
11
18

HJENTUR IALT

186
203
153
201
184
216

211
207
212

199

244
187
194
169
191
186
186

181
176
207

185
198
183
177

St.Helena - Kronborg

86
95
62
68
71
88
76

85
90

65

87
74
75
81
89
81
81

75
71
71

87
85
75
78

N / S om England

N
N
N
N
N
N
N

N
N

N

N
N
N
N
S
N
N

N
N
N

N
N
N
N

til ankers ved St.Helena

4
5
2
8
5
7
5

7
8

4

7
6
11
-
8
10
10

9
7
6

11
10
8
10

Cap - St.Helena

15
17
20
20
17
23

21
19

22

45
15
21
15
17
15
16

14
16
22

16
16
15
14

Sundastrædet - Cap

55
59
55
75
56
71

67
60

71

75
57
58
44
47
52
51

62
58
69

50
52
58
50

til ankers i Sundastrædet

4
3
3
5
5
5

5
6

9

10
9
5
6
5
5
5

3
2
10

3
10
3
8

Macao - Sundastrædet

22
24
15
25
30
22

22
29

28

20
26
24
23
25
23
23

18
22
29

18
25
24
17

I CANTON

140
126
160
144
116
76

144
123
131

159

146
199
158
171
125
151
150

152
116
110

127
114
157
143

heraf liggedage

5
9
6
18
9
8

38
44

7

8
10
19
6
8
9
19

7
108
26

62
248
14
18

UDTUR IALT

164
237
179
201
211
198
456

210
229
267

198

202
196
222
186
201
210
211

203
294
255

241
493
202
179

	skibets navn	passage af Kronborg	N / S om England til ankers i Norge	Kronborg { Cadix Capverdiske Øer	til ankers { Cadix Capverdiske Øer	Capverdiske Øer - Cap	til ankers ved Cap Cadix - Cap	Cap - Sundastrædet	Sundastrædet - Macao til ankers i Sundastrædet
1022	Dronning Sophia Magdalena	04.01.1753	- N 66	5	58	-	57	5	34
1023	Dronning Juliane Maria	11.03.1753	- N 45	-	24	-	80	8	25
10+647	Prinsesse Wilh. Caroline	13.01.1754	forlist ved St. Helena på hjemrejsen						
1024	Prinsesse Lovisa	20.01.1754	12 N 84	4	77	-	56	5	34
1025	Dronning Juliane Marie	30.12.1754	- N 57	3	62	16	51	-	35
1026	Kongen af Danmark	03.02.1756	21 N 73	3	59	-	52	4	35
1027	Prinsesse Louisæ	09.03.1757	5 N 56	2	30	-	73	2	31
1028	Dronning Juliane Maria	24.12.1757	- N 48	5	87	-	52	8	26
904	Kongen af Danmark	09.04.1758	- N 23	7	69	-	Surat		
1029	CronPrincen af Danmark	14.11.1758	- N 40	8	60	-	Trankebar		
1030	Prinsesse Louisæ	17.02.1759	5 N 45	4	61	-	48	5	31
1031	Grev Moltke	19.11.1759	- N 66	9	59	-	Trankebar		
1032	Dronning Juliana Maria	17.03.1760	- N 56	2	14	-	80	-	30
1034	Prince Friderich	31.12.1760	48 N 130	23	103	13	86	83	89
1033	Kongen af Danmark	26.01.1761	38 N 104	3	58	-	55	4	42
1036	Prinsesse Lovise	23.12.1761	- N 87	49	57	142	131	12	46
1035	Dronning Sophia Magdalena	07.03.1762	- N 45	4	57	-	49	3	23
1037	Kongen af Danmark	09.12.1762	7 N 91	11	62	-	Trankebar		
1038	Dronning Juliana Maria	19.03.1763	- S 35	-	45	9	46	-	28
1040	Printz Friderich	06.12.1763	5 N 39	51	66	8	55	3	21
1039	CronPrintzen	08.01.1764	- N 24	11	108	-	43	3	23
1041	Dronning Sophia Magdalena	26.11.1764	- N 42	32	66	-	51	9	31
1042	Dronning Juliane Maria	21.12.1764	- N -	-	(112)	10	Trankebar		
1043	Fredensborg Slott	25.11.1765	- N 40	22	82	-	64	3	28
1045	Dronning Sophia Magdalena	10.12.1766	- N 34	16	99	-	Trankebar		
1044	Prince Friderick af Danmark	16.12.1766	- N 31	33	84	10	49	-	29
1046	Fredensborg Slott	27.12.1767	- N 71	5	57	-	56	6	27
1047	Printz Friderick af Danmark	01.01.1769	grundstødt ved Göteborg 02.01.1769						
1048	Dronning Sophia Magdalena	22.01.1769	- N 19	18	66	14	57	2	22
1049	Kongen af Danmark	10.03.1770	- N 23	19	43	-	91	6	25
1050	Fredensborg Slott	10.03.1770	- N 29	3	66	-	44	7	27
1051	Dronning Sophia Magdalena	02.12.1770	- N 29	-	50	25	74	16	34
1053	Kongen af Danmark	05.12.1771	- N 42	-	60	44	Trankebar		
1052	Fredensborg Slott	24.12.1771	- N -	-	(97)	10	50	2	33

NOTER

- 1 De fleste forfattere har kun berørt sejlruiter og sejltider perifært og som regel ved at fremdrage enkelte togter som eksempler. Ofte er togterne dog meget uheldigt valgte. Dette gælder i udpræget grad for hovedværket Aa. Rasch & P.P. Sveistrup: »Asiatisk Kompagni i den florissante Periode 1772-1792« (Kbh., 1948) og for Politikens Danmarks-historie bd. 9: Svend Cedergreen Bech: »Oplysning og Tolerance 1721-1784« (Kbh., 1977). De har som eneste eksempler valgt de mest atypiske togter, som man overhovedet kunne tænke sig.
- 2 Tim Velschow: »Voyages of the Danish Asiatic Company to India and China 1772-1792« i *Scandinavian Economic History Review* 20, 1972. I undersøgelsen mangler dog 2 kinatogter og 3 togter til Indien.
- 3 C. Northcote Parkinson: »Trade in the Eastern Seas 1793-1813« (Cambridge, 1937).
- 4 Louis Dermigny: »La Chine et l'Occident. Le commerce à Canton au XVIIIe siècle, 1719-1833« 1-3 (Paris, 1964).
- 5 En fortegnelse over arkivets indhold findes i J.O. Bro-Jørgensen & Aa. Rasch: »Asiatiske, vestindiske og guineiske handelskompagnier« (Kbh., 1969) (=Vejledende arkiv-registraturer 14). Det er denne registraturs nummerering, der refereres til i de følgende noter.
- 6 Her citeret efter As. Komp. 187 (Chinesiske Expeditioners Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.
- 7 As. Komp. 1041.
- 8 Jfr. »Kong Friderich den Femtes Søe-Krigs-Artikels-Brev. Dateret 8de Januarii 1752« (Kjhb., 1811) §354 og H&S-årbog 1956 p.162f.
- 9 Se søkrigsartiklerne §358.
- 10 Henning Henningsen: »Vagt til søs« i H&S-årbog 1967 p.168-175.
- 11 Bro-Jørgensen & Rasch's oplysninger om det modsatte er forkerte; op.cit. p.83 nr. 1042 er »Dronning Juliane Marie«. Derimod stammer skibsjournalerne 1004+1006, 1012+1013 og 1019+1020 parvis fra samme togter - mærkeligt nok alle fra »Kongen af Dannemarck«. Jfr. bilag.
- 12 Fx »Christiansborg Slott« og »Fyen« på deres rejse 1748-1749. Jfr. bilag.
- 13 Jfr. håndskriftet »Fortegnelse paa Skibe udgaaede fra Kiøbenhavn til China og Ostindien og hiemkomne derfra i Aarene 1732-1792, med Ladningernes Værdie...« (Nye kgl. Saml. nr. 793b quarto).
- 14 As. Komp. 188 (Chin. Exp. Copiebog); kaptajn Dixens forfølg af 01.02. 1770.
- 15 J.P. Sigmond: »De weg naar de Oost« i *Spiegel Historial* 9, 1974 p. 367.
- 16 Frederic Bolling: »Korte og Nyttig Underviisning om Passaet-Vinden baade fra Fæderne-Landen til Java og fra Java til Fæderne-Landen foruden om den Vind Mousson udi Oost-Indien...« (Kjhb., 1678). Se notis om denne bog i H&S-årbog 1952 p.170. Bogen har tydeligvis et nederlandsk forlæg. - Om den fælles europæiske erfaring: se fx Henning Henningsens indledning til udgaven af J.P. Cortemünde: »Dagbog fra en ost-indiefart 1672-75« (Helsingør, 1953) især p. 17f.
- 17 Øivind Larsen: »Schiff und Seuche 1795-1799« (Oslo, 1968) p.37f.
- 18 Se Georg Nørregaard: »Forsyninger til en kinafart« i H&S-årbog 1975 p.84-92.
- 19 Her citeret efter As. Komp. 187 (Chin. Exp. Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.

- ²⁰ Fra disse skibe er naturligvis ikke bevaret skibsjournaler eller -protokoller; men togterne kan følges i generalforsamlingsprotokollerne og direktionens resolutionsprotokoller.
- ²¹ Jfr. bilag.
- ²² J.P. Sigmond: op.cit. p.364-366 og W.F.J. Mörzer Bruyns & G. Schilder: »Kaarten en stuurmansgereedschappen« i Spiegel Historiae 9, 1974 p.486. Jfr. Frederic Bolling: op.cit. p.6.
- ²³ As. Komp. 32 (direktionens resolutionsprotokol); 26.01.1757.
- ²⁴ Samme; 14.11.1760.
- ²⁵ Chr. Koninckx: »Het Eerste en Tweede Octroi van de Zweedse Oost-Indische Compagnie 1731-1766« (Brussel, 1975) p. 129-131. At anløbet af Cadiz skulle være noget specielt svensk (Koninckx p.146f), er ukorrekt. - Også englænderne havde i perioder sejlet via Cadiz som nævnt af K.N. Chaudhuri: »The English East India Company's Ports of Call in the Modern Period« i Les grandes escales II (Bruxelles 1972) p.166.
- ²⁶ As. Komp. 188 (Chin. Exp. Copiebog); continuation til kaptajn Hieltes instrux 16.12.1760.
- ²⁷ As. Komp. 1004 (skibsjournalen); 14.05.1744.
- ²⁸ As. Komp. 1018. Dette eksempel er typisk for de danske kinaskibe; selv om Joseph B. Hewson anfører i sin »History of the Practice of Navigation« (Glasgow, 1963) p.198: »As a general rule sailing ships of the eighteenth century sailed close hauled within six points of the wind« (=68°).
- ²⁹ Se fx Jens Boye: »Journal paa den anden Reyse til China med Skibet Dronningen af Danmark...« (Kjhb., 1745) p.131.
- ³⁰ As. Komp. 1005 (skibsjournal fra »Christiansborg Slot«); 22.02.1745.
- ³¹ Her citeret efter As. Komp. 187 (Chin. Exp. Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.
- ³² As. Komp. 174 (instructions copiebog); 04.04.1758.
- ³³ Her citeret efter As. Komp. 184 (Chin. Exp. Copiebog); Reichardts instrux af 03.01.1738. Jfr. p.20.
- ³⁴ As. Komp. 1011 (skibsjournal) og 891 (skibsprotokol); 26.06.1749.
- ³⁵ As. Komp. 1017 (skibsjournalen); 11.06.1752.
- ³⁶ »Octroy for det Kongel. Danske Asiatiske Compagnie udi 40 Aar. Dateret Friderichsberg den 12. April 1732« (Kjhb., 1732).
- ³⁷ Her citeret efter As. Komp. 187 (Chin. Exp. Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.
- ³⁸ As. Komp. 188 (Chin. Exp. Copiebog); Dixens forfølg af 01.02.1770 og Svanes continuation af 21.02.1770.
- ³⁹ Tim Velschow: op.cit. p.135.
- ⁴⁰ Chr. Koninckx: op.cit. p.123-129.
- ⁴¹ Her citeret efter As. Komp. 187 (Chin. Exp. Copiebog); Fengers instrux af 20.12.1754.
- ⁴² Kaptajn Elphinstons instrux tilloft udtrykkeligt dette (As. Komp. 174 (instructions copiebog); 04.04.1758 §6).
- ⁴³ Senest og bedst behandlet i Holden Furber: »Rival Empires of Trade in the Orient 1600-1800« (Minneapolis, 1976). p. 264-297.
- ⁴⁴ Ole Feldbæks bemærkning om, at kompagniet i 1790 »sent a Company ship direct to the Malabar Coast for the first time«, er altså ikke ubetinget korrekt (Ole Feldbæk: »India Trade under the Danish Flag 1772-1808. European Enterprise and Anglo-Indian Remittance and Trade« (Odense, 1969) p. 78).

- 45 As. Komp. 10 (generalforsamlingsprotokol); 17.03.1758.
- 46 Tim Velschow: op.cit. p.143f og p.151-153.
- 47 Chr. Koninckx: op.cit. p.146-149.
- 48 As. Komp. 184 (Chin. Exp. Copiebog); Reichardts instrux af 03.01.1738.
- 49 As. Komp. 184 (Chin. Exp. Copiebog); Allevelt og Derdeyns instruxer af 21.01.1740 §4.
- 50 Tim Velschow: op.cit. p. 145f.
- 51 Se fx As. Komp. 171 (Indianske Expeditioners Copiebog); Rønnes instrux af 30.11.1751 §6.
- 52 Jfr. p.25.
- 53 Julius Lehmann: »Til Østen under Sejl. Med Handelsfregatterne rundt Kap omkring Aar 1800« (Kbh., 1935) p.79. - Mærk vel at sømanden regner i geografiske mil à 4 sømil.
- 54 »Søhistorisk Billedbog« (Handels- og Søfartsmuseet, Helsingør, 1967) nr. 109 og H&S-årbog 1956 p.162f viser pindekompasser.
- 55 As. Komp. 1025, folio 0.
- 56 As. Komp. 646-648.
- 57 O.D.L. Agerbeck: »Kort og ukunstlet Beskrivelse over de vigtigste Begivenheder, som ere hendtes mig...« (Kjhb., 1804).
- 58 Julius Lehmann: op.cit. p.157-160.
- 59 As. Komp. 185 (Chin. Exp. Copiebog); ordre af 08.02.1741.
- 60 As. Komp. 646 (rullebog); 08.02.1741.
- 61 As. Komp. 185 (Chin. Exp. Copiebog); continuation til kaptajn Kierulf's instrux af 04.12.1745.
- 62 Dapres de Mannevillette: »Efterretning om Seilatsen fra Frankerig til Indien«, efter den sidste Udgave i Paris 1768, oversadt ved Barthold Johan Lodde (1773) p.3.
- 63 E. Juel-Hansen: »Haandskrevne Navigationshaandbøger« (Kbh., 1944) p.13-23 og »Søhistorisk Billedbog« nr. 107.
- 64 C.R. Boxer: »The Dutch East-Indiamen. Their Sailors, their Navigators, and Life on Board, 1602-1795« i The Mariner's Mirror 49, 1963 p.88.
- 65 As. Komp. 887 (skibsprotokollen); 04.08.1745.
- 66 As. Komp. 896 (skibsprotokollen); 03.03.1753.
- 67 As. Komp. 1025; 29.07.1755.
- 68 As. Komp. 1037 (skibsjournalen); 10.03. 1763.
- 69 Ole Feldbæk: op.cit. p.64 og p.208f.

THE ASIATIC COMPANY'S CHINA VOYAGES 1732-72 THEIR ROUTES AND DURATION

Summary

In the eighteenth century Denmark was one of the foremost maritime trading countries in Europe, particularly in transoceanic trade. With India trade had been carried out with varying intensity since 1616, but in 1730 for the first time a ship - the «Cronprintrz Christian» - was sent to China. After its safe return in 1732 the Danish Asiatic Company was formed by royal charter and for about the next hundred years sailed regularly to both India and China.

The economy of the company has already been the subject of research. In the present article the author deals instead with some of the *maritime* aspects of the company's activity during its first charter period from 1732 to 1772. Apart from an article in English by Tim Velschow (see note 2) this field is completely unexplored. Nor has the subject been dealt with in any detail with regard to other European companies.

The article is based, therefore, mainly on hitherto unpublished material from the archives of the Danish Asiatic Company which are in the Record Office in Copenhagen. Amongst a great deal of other material there are almost complete sets of logbooks, ledgers and sailing orders.

The most important source of information about the routes the China ships took and the duration of their voyages are the *logbooks*. Both the captain and the mates kept one, making daily entries on such nautical matters as wind, weather, course and position as well as general notes on life and work on board. On p. 9 is shown a typical spread from one such logbook, that was kept during the »Dronning Sophia Magdalena«s voyage to China between 1764 and 1766. Where logbooks have not survived information about voyages can be culled from ships' ledgers and account books.

The logbooks of 58 expeditions to China between 1732 and 1772 have survived. By supplementing these with more peripheral sources of information it has been possible to research 65 voyages in all and this probably represents the total number made.

Finally, the article deals with captains' orders, which prescribed the route which the company in Copenhagen wished the vessel to take. These orders are practically identical throughout the entire period.

On the basis of this material the author describes, first of all, the *sailing routes* followed between Copenhagen and Canton in China. In fact, there was not a great deal of choice as it depended entirely upon natural conditions: not only wind systems and ocean currents but also the necessity of calling in at harbours during the voyage in order to take on fresh supplies of water and provisions.

It will be seen from the map on p. 19 that vessels usually sailed round the north of the British Isles and then down to the Cape Verde Islands. After taking on fresh water and provisions there they would continue due southwards, through the S. Atlantic, until they met the Westerlies, which carried them into the Indian Ocean. After passing the islands of St. Paul and Amsterdam they would usually sail a direct course to the Sunda Straits, though some called in at the Danish colony of Tranquebar in India. In the 1760's most of the China ships went via Cadiz, where they picked up Spanish silver piastres to buy tea with in China.

The route home was more direct, straight across the Indian Ocean and up through the S. Atlantic, taking on fresh provisions at St. Helena. Towards the end of the period many ships hastened home to Copenhagen through the English Channel, instead of taking the longer route round the north of Scotland.

The reason for the difference in the outward and homeward routes lies in the wind systems, particularly in the changing monsoons in the Indian Ocean and South China Sea. From April to October the S.W. monsoon prevails and from October to April the N.E. monsoon (see map p. 15). In the Atlantic, and particularly the S. Atlantic, the trade winds are most favourable for the homeward voyage.

Next, *times and duration of voyages* are dealt with. Ships left Scandinavia in the winter (see diagram I), so that they could be in the Indian Ocean in time for the S.W. monsoon. They reached China in the autumn, and having finished trading in Canton they were ready to leave about New Year and thus being able to make the most of the N.E. monsoon on their way to the Cape of Good Hope.

If a vessel was delayed in leaving Denmark at the right time it had to winter at one of the bases on its outward voyage. This happened to five ships in all, which consequently took a very long time over the voyage. However, as diagrams II and III show it was also possible to shorten the outward voyage as well as spend less time in Canton, if necessary. Time could be saved by sailing through the English Channel, and by making the direct run from Copenhagen to the Sunda Straits without any stops on the way, as the »Kongen af Danmark« did in 1740. But even though the duration of the outward voyage could thus vary considerably the homeward passages were always uniform (see Appendix).

Bearing these facts in mind it is not surprising that all those ships which did not have to winter in port on the passage out were away from Denmark for almost the same length of time. During the forty years in question all voyages made lasted between 500 and 600 days, i.e. 7-8 months on the outward trip, 4-5 months in Canton and 6 months to get home.

The reason for this invariability both in duration and routes followed is to be found in the *continuity* which was typical of so many aspects of the Asiatic Company in the period under discussion.

The ships themselves were all of the same type. The »Dronning Juliana Maria«, built in the 1750's, is a typical example. It was an armed frigate, 135 feet in length and about 650 tons, with a crew of 148. Moreover each vessel made several expeditions.

Many of the crews, too, made the voyage several times. The company's muster-books show how experienced the men were who became China captains between 1752 and 1772. Diagram V shows that on average they sailed about eight times, as captain or mate, to China or India. In addition, many of them had worked their way up from ship's boy.

The third factor which made for continuity was that sailing orders were almost identical throughout the entire period. By means of these and, to an even greater extent, from logbooks of earlier expeditions much useful knowledge was passed on, which added to one's own experience formed a basis on which judgements could be made.

Just how much this continuity meant can be seen most clearly if we compare the Asiatic Company with the privately owned vessels which were allowed to trade with India after 1772, and which not only suffered surprisingly severe delays but were often wrecked.

The chief conclusion to be drawn from this article - contrary to hitherto held belief - is the regularity of the Asiatic Company's navigation to China between 1732 and 1772. A regularity, based on experience and continuity, which manifested itself in safety and constancy.