

Vasco da Gama.
Angaaende hans Navigering.
Af Carl V. Sølvér.

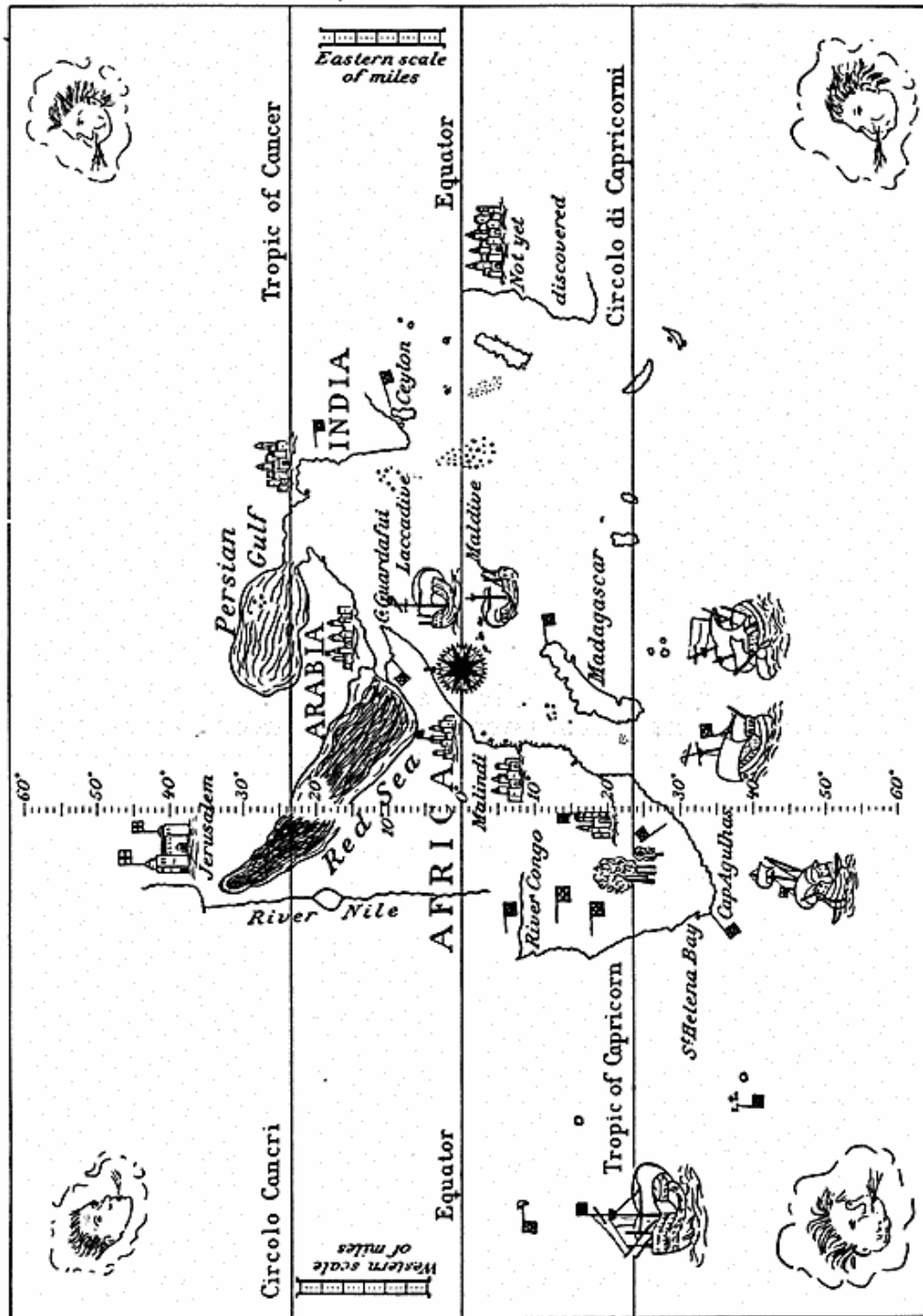
I Kronborgmuseets Aarsskrift 1943 skrev jeg en Artikel om Vasco da Gamas Navigering, men desværre maatte paa Grund af Artiklens Natur en mere omfattende Dokumentation for de deri udtalte Meninger om de sejlede Kurser og andre Forhold vedrørende Navigeringen udelades. Da Spørgsmaalet har videre Interesse, fremkommer nærværende Artikel, der maa tages som et Tillæg til Artiklen „Vasco da Gama“.

Som bekendt vendte Vasco da Gama omkring 1. September 1499 tilbage til Lissabon efter sin navnkundige Rejse til Indien med en Karavel fra Azorerne omtrent samtidig med, at Skibet „Sao Gabriel“ under João de Sa's Førerskab løb ind ad Tejofloden; tidligere — den 10. Juli samme Aar — var Nicolao Coelho med den Elle „Berrio“ ankommen til Lissabon med de første Nyheder om Ekspeditionens udmærkede Forløb. Dette vel gennemførte Forsøg paa at drage den indbringende Krydderihandel over Lissabon, der paa den første Rejse gav tredsindstyvefoldigt Overskud, animerede naturligvis den portugisiske Regering til yderligere Anstrengelser. Allerede samme Aar blev der planlagt en ny og betydelig større Ekspedition, som afsejlede fra Portugal den 9. Marts 1500. Til at lede dette efter Landets Størrelse betydelige Foretagende udpegede Kong Manuel ikke nogen blandt de fortjenstfulde og dygtige Mænd, der havde udmærket sig paa den tidligere vel gennemførte Rejse til Indien, men derimod, efter portugisisk Sædvane, et helt nyt Navn, nemlig den saavidt man ved, ret ukendte, 40-aarige Adelsmand Pedro Álvarez Cabral. Han blev udnævnt til „Capitão Mor“ (øverste Leder), medens f. Eks. den veltjente og dygtige Veteran i denne Fart, Bartholomæus Diaz, den første Europæer, der omsejlede Cap det gode Haab, maatte nøjes med at faa et af Skibene at føre under Cabral's Ledelse.

Cabral blev naturligvis udstyret med kongelig Udnævnelse og uindskrænket Myndighed over Flaaden, men foruden almindelige Instruktioner om Forholdet til fremmede Fyrster o. s. v., modtog han specielle Anvisninger med Hensyn til Sejladsen og Navigeringen, og disse Instruktioner er af allerstørste Interesse for Studiet af de store Opdagelser at kende. De viser, hvad jeg tidligere har haft Lejlighed til at fremhæve, at Vasco da Gama efter kun een Rejse til Indien havde erhvervet sig saa omfattende Kendskaber til Vind-, Strøm- og Vejrforhold paa det sydlige Atlanterhav og i det hele taget om Sejladsen fra Europa til Indien, at han til Cabral kunde efterlade Sejlanvisninger, af hvilke specielt de for Rejsen fra Cap Verde til Cap det gode Haab kan dokumenteres, som i alt væsentligt ikke adskiller sig fra, hvad der den Dag i Dag doceres paa Navigationsskoler Verden over. En Del af disse Sejlanvisninger findes endnu, desværre ikke i den afsluttede Form, i hvilken Cabral har modtaget dem, men kun i Fragmenter af en Kladder dertil, muligvis Optegnelser gjort af en Embedsmand under en Samtale med Vasco da Gama efter hans Hjemkomst. De er skrevne paa Datidens portugisisk, og der menes ikke at kunne rejses Tvivl om Ægtheden. Oversættelsen af delvis ulæselige Ord kan dog være tvivlsom, ligeledes findes der adskillige Tilføjelser i Marginen, muligvis indflettede af Vasco da Gama selv efter Genlæsningen, og enkelte af disse er vanskelige at føje ind i det øvrige Indhold. Hele Teksten er overstreget med Blæk, hvilket kunde tyde paa at være gjort, efter at en fuldstændig Kopi har været taget deraf; — desværre mangler hele Slutningen af Sejlanvisningen fra Mosselbugten i Sydafrika til Indien.

Disse værdifulde Dokumenter blev fremdragne af Historikeren Varnhagen og findes omtalt i hans „História geral do Brasil“ (Lissabon 1854), hvorefter de blev fuldstændig glemte, indtil de igen blev offentliggjorte af Dr. Baião, i hans „História da Colonisção Portuguesa do Brasil“ (Oporto 1921). Disse Sejlanvisninger, der ganske utvivlsomt skyldes Vasco da Gama, ikke mindst fordi hans Navn udtrykkelig nævnes, er rimeligvis samlet og nedskrevet paa Foranledning af Jonta dos Mathematicos, den kongelige portugisiske Kommission af Datidens mest indsigt-rige Astronomer, Geografer og Søfarende, hvis Betydning for de store Opdagelser aldrig er bleven tilstrækkelig værdsat og belyst. Denne Kommission blev nedsat i Lissabon i 1485 af Kong João II med det bestemte Formaal at samle alle Oplysninger til Nytte for Opdagelser af nye Lande, specielt de indiske, og det har i Virkelig-

1) Carl V. Sølver: Vasco da Gama. Kronborgmusæets Aarboeg 1943. Pag. 32.



Portugisisk Søkort over Afrika og Indien fra 1509. Antagelig konstrueret af Jonta dos Mathematicos i Lissabon efter Vasco da Gama's Rejser udelukkende til Brug for Indiefarten. Skitse med optrukne Konturer og Udeladelse af Originalens Hundrede af Navne. Tekster paa engelsk. Fra Wolfenbüttel Samlingen i Hannover. Udført af Korttegner Lynge, Kgl. Søkort Arkiv, efter et Fotografi af Originalen udlånt af Søfartens Biblioteks Studiensamling.

heden været denne initiativrige Forsamling af Videnskabsmænd og praktiske Søfarende, der fortsatte Traditionerne fra Henrik Søfarerens Dage og gav Portugal Impulserne til de omfattende Opdagelsesrejser, der hævede det lille, fattige Land til et af Europas rigeste. Jonta'en synes at have staaet bag enhver Overvejelse som Kongens Raadgivere i Søfartssager, og dens Betydning for Landet i disse æventyrlige Aartier maa have været overmaade stor. Astronomen José Vincinho, Formand eller i det mindste fremtrædende Medlem af Jonta'en, oversatte saaledes den jødisk-arabiske Astronom Rabi Abraham Zakuto's berømte Værk „Almanach perpetuum Celestrium“ fra Hebraisk til Latin (Leira 1496), og der er megen Sandsynlighed for, at Jonta'en er den egentlige Udgiver af den ældste portugisiske Lærebog i Navigation, „Regimento do estrolabio e do quadrante“, uden hvilken disse Oceansejladser ikke vilde have været mulige. Paa mangfoldige Omraader synes Jonta'en at have virket til Gavn for Søfarten; ser man paa det ældste portugisiske Søkort over Strækningen fra Cap det gode Haab til Indien — hvoraf rimeligvis Cabral har haft et Eksemplar — føler man, at det er konstrueret efter Vasco da Gama's Observationer — et virkeligt Søkort og overraskende korrekt (dog bortset fra Rødehavet og den persiske Golf, der blot er antydet for Anskueligheden). (Fig. 1). Man begaar sikkert ikke nogen stor Fejl ved at tillægge Geografen Ortiz de Velhegas, Medlem af Jonta'en og ansvarlig for Vasco da Gama's Søkort, dette og lignende andre for deres Tid ualmindelig gode Arbejder. Var det ikke en Idé, om en af vore udmærkede geografi-historiske Videnskabsmænd, undersøgte det interessante Emne om Jonta dos Mathematicos Betydning for de store Opdagelser noget nærmere.

De ovenfor omtalte Instruktioner lyder i Oversættelse (efter Professor S. E. Morisons engelske Tekst) saaledes:

(Indledning).

„Det er paa følgende Maade, at Vasco da Gama mener, at Pedro Alvarez (Cabral) bør sejle paa sin Rejse, om Gud vil.

Først bør han inden Afrejsen give bestemte Regler for at forebygge, at Skibene mister Føling med hinanden. Nemlig, hver Gang han har i Sinde at ændre Kurs, maa Admiralen (Capitam moor) affyre to Skud, som skal besvares fra alle Skibene med to Skud, inden Skibene ændrer Kursen. Paa lignende Maade skal et Skud

²⁾ Bonnetterne er de langagtige, firkantede Stykker Sejl, der i Datidens Skibe nejedes forneden af Storsejl og Fok for at gøre Sejlarealet større. At bjerge Bonnetterne betød altsaa det samme som at mindske Sejl.

betyde at følge efter (Flagskibet) og tre Skud, at Bonneterne¹) skal bjerges, og fire Skud, at (Sejlene) skal fires ned. Dog med Undtagelse af de Tilfælde, at noget Skib ikke kan bære saa meget Sejl som Flagskibet, saaledes naar haardt Vejr tvinger ham til at bjærge Sejl tidligere. Men intet Skib maa forandre Kurs eller mindske Sejl (bjærge Bonneterne), uden at Flagskibet har affyret de omtalte Skud, og de andre Skibe har besvaret dem. Og efter at have bjærget Sejl maa ingen sætte Sejl igen, førend Flagskibet har afgivet tre Skud og alle har svaret. Dersom noget Skib om Natten mister Eskadren af Syne, skal han ikke sætte flere Sejl, men blot gaa for mindskede Sejl indtil Daggry, saaledes at de ikke ved at sejle for hurtigt skal komme saa langt frem, at de ved Daggry ikke kan faas i Sigte fra de øvrige Skibe. Dersom et Skib har sejlet Masterne over Bord, skal det affyre mange Skud for at tilkalde Hjælp fra de øvrige Skibe.

Dersom Skibene efter Afsejlingen herfra (Lissabon) paa Vejen til Canarie Øerne skulde faa daarligt Vejr og lide saa meget Havari, at de maa vende om, skal de gøre deres yderste for at sejle tilbage til denne By (Lissabon). Hvis dette ikke lykkes, skal de i det mindste forsøge at naa ind til Setubal. I saa Tilfælde skal de straks sende Meddelelse hertil (Lissabon), for at de herfra kan faa Ordre om, hvorledes de skal forholde sig.

Efter Afsejlingen (fra Lissabon) skal Skibene sejle direkte til Øen S. Jago (Cap Verde Øerne), dog kan Øen Sam Nicolão først anløbes eller i Tilfælde af, at Sygdom maatte gøre dette nødvendigt, da Øen Sam Tiago. Dog maa Skibene, dersom de ved Ankomsten dertil (Sam Tiago) maatte have Vand nok til tilstrækkelig for fire Maaneder, skal de ikke anløbe denne Ø eller gøre noget Ophold der, udover hvad Vejret maatte paabyde.²⁾

Dersom Skibene efter at have forladt denne Kyst (Portugal) maatte blive adskilt paa Grund af Storm, saa at det ene Skib anløber en Havn og det andet en anden Havn, skal de kunne samles igen efter det ovenfor anførte. Hvis noget Skib nordfra afgiver de omtalte Signaler og ikke kan ses (genkendes), skal du fortsætte Rejsen med de øvrige Skibe direkte til Agoada de Sam Bras (St. Blas i Mosselbugten, Syd Afrika).

Medens Skibene ligger der og indtager Vand, vil et udeblevet Skib faa Lejlighed til at forene sig med den øvrige Eskadre. Men dersom et savnet Skib ikke viser sig, skal du (Cabral) lette, naar du er færdig, og fortsætte Rejsen. Dog skal du efterlade saadanne Mær-

³⁾ Sam Tiago var nemlig paa den Tid kendt som et Kursted for rige Spedalske, hvor de kunde „bade“ i Skildpaddeblod.

ker, at Skibe, der senere maatte anløbe Havnen, kan vide, at du har været der, saa at de kan følge efter dig.

(Sejlanvisning fra Cap Verde Øerne til Syd Afrika).

Med Vinden agterind (for Nord-Ost Passaten) skal du styre Syd, og naar der maa afviges fra denne Kurs, skal det være mod Sydvest, f. Eks. i det ækvatoriale „Stillebælte“ med variable Vinde. Saa længe Vinden er forind (o vento escasso = med Vinden paa Boven) (altsaa i Sydostpassagen) skal der styres Bidevind (altsaa en Kurs, der er saa nær Syd, som Vinden tillader det),⁴⁾ indtil du har Cap det gode Haab (Cabo de Bõoa Esperança) ret i Øst. Derfra skal du sejle mod Cap det gode Haab) som Vejr og Vind tillader, og i disse Egne vil du ikke mangle god Lejlighed, med Guds Hjælp, til at passere Cap (com que cobrem o dito cabo).

Paa denne Maade tænker han (Vasco da Gama), at Sejledsen vil blive hurtigst, at Skibene vil blive bedst skaanede mod Tæring i Bunden, samt at Mandskabets Sundhedstilstand vil blive sikret.

I det Tilfælde, lad os haabe, at det ikke maa behage Gud, at et af Skibene (paa Østkursen mod Cap det gode Haab) skulde blive skilt fra Flagskibet, skal det holde sig saa meget sønden for Kursen til Cap, at det kan passere Forbjærget for derefter at begive sig til Havnen Agoada de Sam Bras (se ovenfor). Dersom Skibet da ankommer til denne Havn inden Flagskibet, skal det fortøje godt og vente, til Flagskibet maatte komme for at fylde Vand.

Derefter bør Sejladsen foregaa vel klar af Land (uden Forbindelse med Land), indtil Mozambique for Mandskabets Sundheds Skyld. For det Tilfælde, at Flagskibet maatte komme tidligere til Havnen for at fylde Vand end nogen af de øvrige Skibe, da skal der efterlades Mærker og Efterretning om mulig udeblevne Skibe, saaledes at disse senere kan vide, hvilken Kurs der er taget af Flagskibet fra Havnen. Saadanne Mærker skal gøres efter gammel Erfaring af alle Lodser som — — —“.

Desværre findes Fortsættelsen af dette højst interessante Dokument ikke, og der er vistnok ingen Sandsynlighed for, at dets øv-

4) Originalen har Udtrykket „hyr na volta do mar“, hvilket ordret betyder „at sejle som Tidevandsstrømmen tillader“, men dette giver jo ikke nogen Mening, hvor Talen er om Oceansejlad. Professor Morison mener, at Vasco da Gama er bleven misforstaaet, og at der skulde have staaet: „na volta do vento“, hvilket betyder: som Vinden tillader, hvilket giver den rigtige Mening. I ethvert Tilfælde er det klart, at Vasco da Gama har ment, at Skibene skulde sejle bedst mulig Bidevind gennem Sydost-Passaten og videre, indtil de var kommen paa Cap det gode Haabs Breddegrad, hvor de vilde møde Vestenvindene til Sejladsen østerover.

rige Indhold nogensinde kommer for Dagens Lys. Men det allerede fundne er tilstrækkeligt til at dokumentere Vasco da Gama's overlegne Dygtighed og udmærkede Evner som Leder af Portugals navnkundigste Opdagelsesrejse.

Pedro Alvares Cabral forlod Lissabon den 9. Marts Aar 1500 med en Flaade paa 13 Skibe og en Besætning paa c. 1200 Mand, hvoraf dog Størstedelen var hvervede Soldater. Blandt Deltagerne var, som tidligere nævnt, Veteranen Bartholomæus Diaz Kaptajn paa et af Skibene; et andet førtes af den kække Nicolau Coelho, der havde udmærket sig under Vasco da Gama. Paa Flaaden var endvidere, dog kun som hvervet Soldat, Digteren Luiz Camões, der senere udødeliggjorde Portugisernes Bedrifter i Indien i det imponerende Epos „Os Luziados“. Cabral synes nøje at have fulgt Vasco da Gamas Sejlanvisning; da han havde Vand og Proviant tilstrækkelig for fire Maaneder, undlod han saaledes at lande paa Cap Verde Øerne, men sejlede mellem S. Nicolão og S. Jago uden at ankre op. Herfra og til han faar Sydamerikakysten i Sigte er der ingen nøjagtig Efterretninger om Cabrals Kurser, men efter al Sandsynlighed har han fulgt Sejlanvisningen og styret Syd med rum Vind for Nordostpassaten indtil det ækvatoriale Stillebælte. Denne Syd-kurs fra Cap Verde Øerne er bemærkelsesværdig, idet den væsentlig adskiller sig fra Vasco da Gama's Kurs fra den første Rejse, hvor han styrede en østlig Kurs (Øst eller snarere Sydøst). Derved kom han i Nærheden af Guineabugten, hvor der hyppigt optræder Tornadoer, hvad han ogsaa fik at mærke ved Havarier paa Skibene og Tab af Tid. Naar Vasco da Gama anbefaler Cabral at styre Syd fra Cap Verde Øerne, er det naturligvis for at spare ham for en saadan Calamitet ved at meddele ham sine egne og andres Erfaringer.

Cabral styrer altsaa Syd saa længe han kan, hvorefter han gennem det ækvatoriale Stillebælte arbejder sig videre sydover for de variable Vinde, der hersker der. Endelig naar han Sydost Passaten, for hvilken han staar Bidevind sydvestover for Bagbords Halse (med Vinden ind om Bagbord) ned gennem det sydlige Atlanterhav paa samme Maade som Vasco da Gama i 1497. Rimeligvis har Cabral haft daarligere Lejlighed baade ved Ækvator og i Passaten end sin Forgænger, og samtidigt har det været besværligere at sejle Bidevind med et større Antal Skibe, hvor den daarligste Sejler angiver baade Kurs og Fart.

Cabral kom derved langt mere vestover i Atlanterhavet end Vasco da Gama, og fik til sin Overraskelse Land i Sigte om Styrbord, nemlig Mt. Pascal paa Sydamerikas Kyst (1760 Fod højt) beliggende paa 16° 53', S. Br.; den 22. April gik Eskadren til An-

kers i en Havn, som blev kaldt Porto Seguro (den sikre Havn; det nuværende Bahia Cabralia) paa 16°, 20' S. Br. og 38°, 56' V. Lgd.

Herfra sendte Cabral et af sine Skibe tilbage til Portugal med Beretningen om den epokegørende Opdagelse af et Land, der snart fik stor Betydning for Portugal.

Der er selvfølgelig den Mulighed, som den portugisiske Professor Shr. Duarte Leite fremhæver og fastholder i sin Bog „Descobridores da Brasil“ (Oporto 1931), at Cabral med Vilje har staaet vestover, fordi han ventede at finde Land der. Jeg mener dog ikke, at dette har megen Sandsynlighed for sig, navnlig da Vasco da Gama i den her beskrevne Sejlansvisning ikke med et Ord nævner nogen Havn mellem Cap Verde Øerne og Mosselbugten i Syd Afrika eller omtaler nogen Mulighed for en saadan.

Den 5. Maj forlader Eskadren Porto Seguro og sejler sydover indtil Kursen kunde sættes østerover i Vestenvindsbæltet i Nærheden af ca. 40° S. Br. Her mødte Eskadren den sydlige Halvkugles lange og frygtelige Vinterstorme. Allerede den 24. Maj blev Skibene uden Varsel overfaldet af en frygtelig Storm med pludseligt Vindskifte. Paa denne Sejlads gik fire Skibe tabt med Mand og Mus, og her endte bl. a. den gæve Bartholomæus Diaz sit daadrigge Liv, ligesom Eskadren splittedes ad.

Efter Sejlansvisningen for et saadant Tilfælde holdt Skibene Kursen sønden for Cap det gode Haabs Bredde, men der har naturligvis ikke været Tale om at holde nordefter igen for at finde „Havnen Agoada de Sam Bras“ (Mosselbugten), men kun om at lænse for Stormen for Takkel og Tov for at redde Skibene fra Forlis. Da Vejret bedredes, var Skibene langt forbi Sydenden af Afrika; seks samledes senere i Sofala — muligvis ifølge en Passung med Angivelse af Sofalas Bredde i den Del af Sejlansvisningen, der ikke eksisterer mere — og et Skib landede paa Østkysten af Madagascar, der derved for første Gang blev anløbet af et europæisk Skib. Her synes altsaa at være en Brist i Sejlansvisningen ved at lade Skibene runde Sydafrika ved Vintertid, men dette er ingenlunde Tilfældet. Portugisernes senere Rejser viser tydeligt, at det var langt vigtigere for dem at komme op langs Afrikas Østkyst i rette Tid for at faa den fulde Nytte af Sydvestmonsunen, der blæser i det indiske Hav hele den nordlige Halvkugles Sommer igennem. Paa Vasco da Gamas anden Rejse til Indien i 1502, altsaa efter Cabrals Hjemkomst fra Indien, afsejler han endog tidligere paa Aaret fra Lissabon end Cabral, nemlig d. 10. Februar. Han gør det fornuftige at dele sin Eskadre i to, hver paa fire Skibe, og med sin Del — antagelig i sit Admiralskib „Flor de la Mar“

(Havets Blomst), Datidens smukkeste og bedst udrustede Skib — sejlede han fra Cap Verde Øerne syd om Afrika til Sofala paa 91 Dage uden at have set Land een eneste Gang. Dette er en Sømandsbedrift, der karakteriserer den viljestærke Vasco da Gama, født til at bryde nye Veje for Handel og Søfart til Gavn for sit Land og den kommende Slægt.



Vasco da Gamas Adelsskjold.

LITTERATUR:

- E. G. Ravenstein*: A Journal of the first voyage af Vasco da Gama. London 1898.
- Johannes Knudsen*: Søvejen til Indien. København 1901.
- D. Tonnlau*: On the Sailing Instruction of Vasco da Gama to Pedro Álvares Cabral. The Mariners Mirror. 1939 Pag. 208.
- S. E. Morison*: Sailing Instructions of Vasco da Gama to Pedro Álvares Cabral. 1500. The Mariners Mirror. 1937 Pag. 402.
- Shr. Duarte Leite*: Descobridores da Brasil. Oporto 1901.
- Dr. Antonio Baião*: História da Colonização Portuguesa do Brasil. Oporto 1921.
- William B. Greenly*: The Voyage af Pedro Álvares Cabral to Brasil and India. London 1939.
-

(Havets Blomst), Datidens smukkeste og bedst udrustede Skib — sejlede han fra Cap Verde Øerne syd om Afrika til Sofala paa 91 Dage uden at have set Land een eneste Gang. Dette er en Sømandsbedrift, der karakteriserer den viljestærke Vasco da Gama, født til at bryde nye Veje for Handel og Søfart til Gavn for sit Land og den kommende Slægt.



Vasco da Gamas Adelsskjold.

LITTERATUR:

- E. G. Ravenstein*: A Journal of the first voyage af Vasco da Gama. London 1898.
- Johannes Knudsen*: Søvejen til Indien. København 1901.
- D. Tonnlau*: On the Sailing Instruction of Vasco da Gama to Pedro Álvares Cabral. The Mariners Mirror. 1939 Pag. 208.
- S. E. Morison*: Sailing Instructions of Vasco da Gama to Pedro Álvares Cabral. 1500. The Mariners Mirror. 1937 Pag. 402.
- Shr. Duarte Leite*: Descobridores da Brasil. Oporto 1901.
- Dr. Antonio Baião*: História da Colonização Portuguesa do Brasil. Oporto 1921.
- William B. Greenly*: The Voyage af Pedro Álvares Cabral to Brasil and India. London 1939.