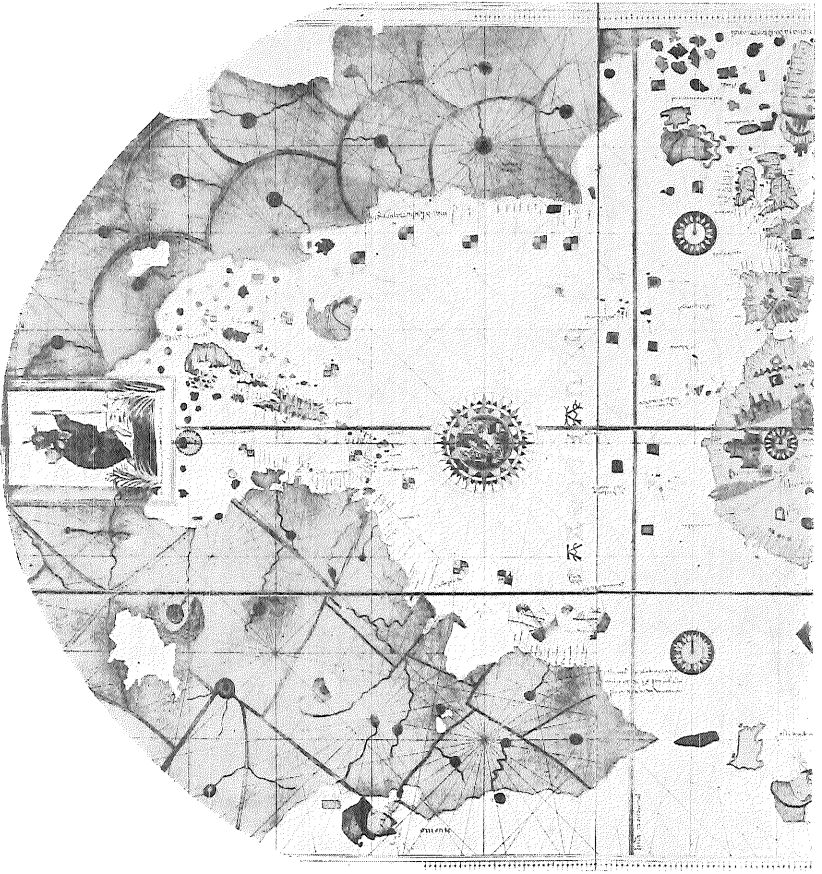




JUAN DE LA COSAS VERDENSKORT FRA
ÅRET 1500

Bortset fra en ubetydelig skitse af nordkysten af Haiti fra 1492 findes der ingen af Christoffer Columbus's kort mere. Alle hans originale kort blev udlånt til de efterfølgende ekspeditioner og er efterhånden forsvundet. Heldigvis er der opbevaret et kort fremstillet af en af hans samtidige, en virkelig pilot (navigator) med erfaring i atlantehavsarten, nemlig spanieren Juan de la Cosa fra Baskerlandet ved Biskaybugten. Han havde deltaget i opdagelsesrejser i Vestindien under Columbus og af ham lært sømandsskab, navigation og korttegning. I året 1493 mønstrede han som matros (marinero) i karavellen „Niña“ (Tøsen) på Columbus anden rejse, men han må nærmest have gjort tjeneste som pilotlærling; han var med på den lange rejse langs Cubas og Jamaicas kyster og var nærværende ved Columbus's mindeværdige længdebestemmelse ved en måneformørkelse i Vestindien d. 14. sept. 1493. Ganske kort tid efter mønstrer han som pilot i Vestindiefarten, hvor han efterhånden avancerer til kaptajn. Efter mange rejser, hvor han gør udmærket tjeneste som skibschef, bliver han i året 1510 dræbt af de indfødte i nærheden af det nuværende Cartagena i Columbia. Hans grav er forlængst oplugt af junglen, men han har selv sat sig et værdigt monument ved det verdenskort, „Mapa Mundi“, som han tegnede i året 1500, antagelig som en gave til dronning Isabella.

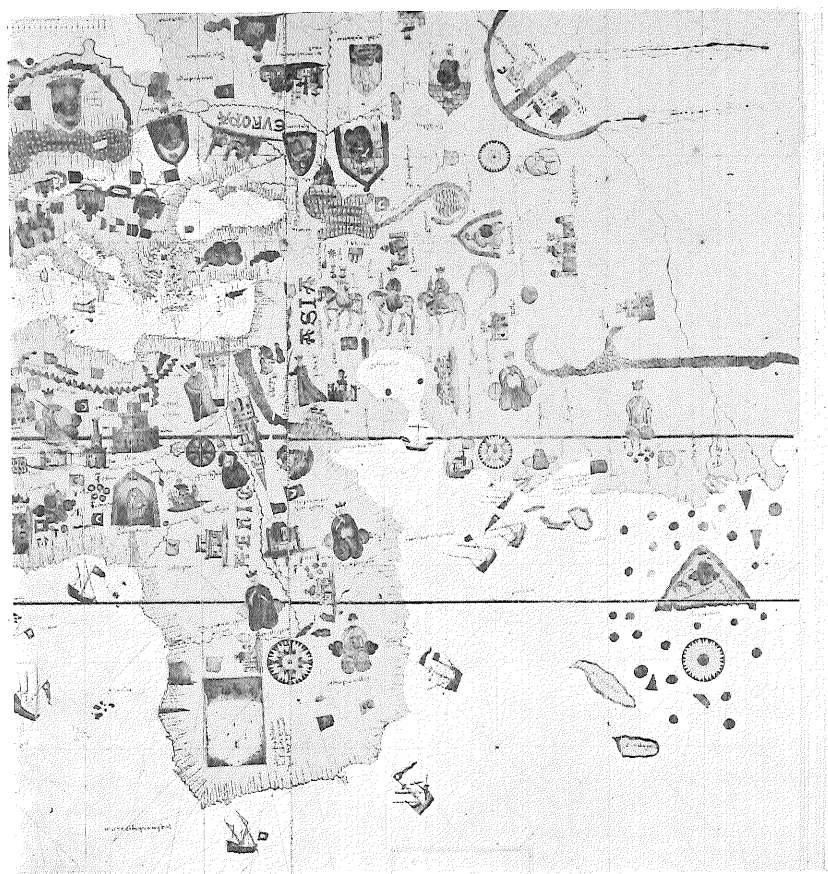
Juan de la Cosa omtales af datiden som „den store pilot endog i sammenligning med Columbus; en mand af stort mod og megen handlekraft“. Men det skønneste eftermæle har hans herskerinde, den uforglemmelige dronning Isabella, givet ham i et dekret dat. 5. jan. 1503, hvori hun



Den vestlige del af „Mapa Mundi“ visende opdagelsesrejser i Amerika indtil år 1500.

skriver: „Jeg skulde være mere fornøjet, om den omtalte Juan de la Cosa var med på denne rejse, for jeg tror, han ved bedre, hvorledes en sådan ekspedition skal ledes end nogen anden.“ „Mapa Mundi“ er utvivlsomt påvirket af Christoffer Columbus; en tegning i det nordlige Atlanterhav viser den vestenvindsdrift, hvorpå Columbus antagelig har baseret sin første hjemrejse fra Vestindien. På Amerikas nordøstkyst ses flere engelske navne, sandsynligvis stammende fra John Cabots rejser, som ellers ikke ses på noget andet kort.

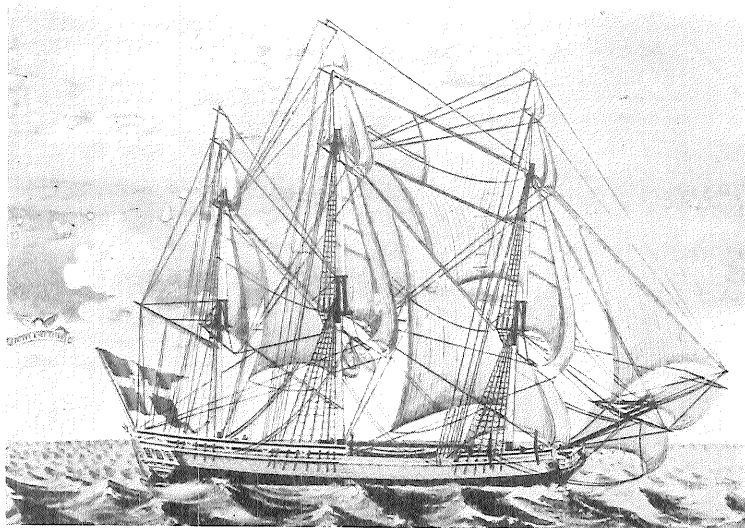
Juan de la Cosas „Mapa Mundi“, der nu opbevares i Museo Naval i Madrid, er tegnet i seks farver på pergament, og størrelsen er 1,83×0,96 m.



Den østlige del af „Mapa Mundi“, der viser hvor lidt kendskab en spansk pilot havde til portugisernes rejser til Ostindien flere år efter Vasco da Gamas rejser.

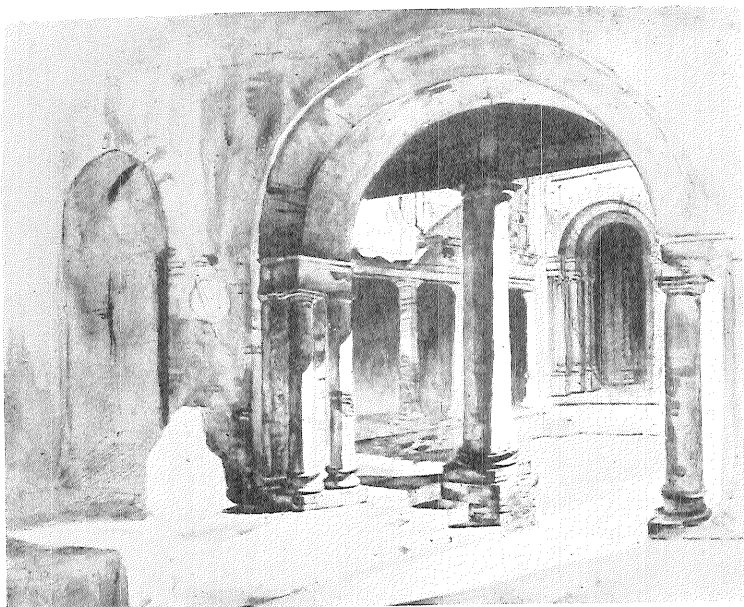
Det er det ældste kort visende Columbus og hans samtidiges opdagelser, og af særlig betydning er, at det er autentisk og sikkert tidsfæstet; det er afgjort det interessanteste minde fra de store opdagelsers tid, idet det giver et levende billede af spanske piloters opfattelse af verden.

En fuldstændig biografi af Juan de la Cosa med en detaljeret beskrivelse af „Mapa Mundi“ findes i det lige udkomne værk om de store opdagelsers navigation, „Imago Mundi“, hvis forfatter, skibsfører Carl V. Sølvér, har skænket Handels- og Søfartsmuseet en spansk kopi af „Mapa Mundi“ i fuld størrelse og i de originale farver.



Gouache af Fred. Wessel Munck (?) ca. 1780: fregatten „Røepstorff“ af København. Original på Handels- og Søfartsmuseet.

Den skik, at redere eller kaptajner lader male „portrætter“ af deres skibe, kommer først op omkring midten og slutningen af 1700'erne. Til de ældste skibsbilleder hører en serie af fire gouacher på Handels- og Søfartsmuseet, vistnok malede i 1780'erne af F. W. Munck, Dronningensgade 231, Christianshavn, og forestillende fregatterne „Damerne“, „Frederica“, „Johan Friederich“ og „Røepstorff“. Billederne, der er meget friske og klare i farverne, er malet med stor virtuositet, hvad redegørelsen for detalier i skrog og rig angår, mens behandlingen af bølgerne er noget primitiv. På hvert billede ses en lille engel eller putto, holdende et flagrebånd, hvorpå skibets navn. Alle fire billeder har hængt på herregården Einsidelsborg (nu Egebjerg) på Fyn, hovedsædet i det tidligere grevskab Roepstorff, som blev oprettet af Ulrich Wilhelm de Roepstorff (1730—1821). Han havde været kommandant på St. Thomas og St. Jan 1764 og blev 1771—73 generalguvernør over de dansk-vestindiske øer. Om skibet, der sandsynligvis er opkaldt efter ham, ved vi desværre meget lidt. I 1781 udrustedes det til Ostindiefart af de bekendte handelsmænd og redere Fr. de Coninck og N. C. Reiersen i København. Det fik søpas 24. okt. 1781 og vendte hjem 1783 med en rig ladning. Kaptajn var G. Lorentzen. Formentlig har det ellers gået i Vestindiefart ligesom de øvrige skibe. Roepstorff, der var meget rig, har været økonomisk interesseret i Vestindiefarten og sukkeravl. Han var plantageejer også efter sin hjemkomst til Danmark og havde anlagt et sukkerraffinaderi i Odense.



Farvelagt tegning af P. A. Plum 1845: En babus bolig i Serampore (Frederiksnagor). Original på Handels- og Søfartsmuseet.

I korvetten „Galathea“s jordomsejling 1845—47 deltog Poul August Plum (1815—76) som tegner, efter sigende efter kong Christian VIII's udtrykkelige ønske. Handels- og Søfartsmuseet har nu erhvervet de fleste af de skitser, Plum tog undervejs, både i blyant og i farver, ialt over 200 blade, deriblandt en del af stor interesse fra de gamle danske kolonier. Her afbildes en af hans farvelagte tegninger fra logen Serampore ved Hugli-floden, en af Gangesflodens deltaarme, 30 km nord for Kalkutta. Logen, der var anlagt efter en overenskomst mellem Asiatisk kompagni og stedets fyrste 1755, var af temmelig stor betydning for den danske handel. Den var på godt 100 km², d. v. s. dobbelt så stor som Trankebar. Der var en stor produktion af tøjer i logen, og der oprettedes flere industrielle virksomheder, bl. a. et diamantsliberi. Byen kaldtes Frederiksnagor (nagor = by) efter Frederik V. — 1777 overtog den danske stat logen. Der byggedes en kirke, Olafskirken, og 1827 oprettede Frederik VI et universitet, der stadig er et af Indiens mest ansete lærdomssæder. 1845 solgtes Serampore sammen med Trankebar til englænderne. Den blev afleveret få uger før „Galathea“ ankrede op ud for Kalkutta, men skibets officerer besøgte stedet. Plum tegnede en lang række skitser derfra. Billedet viser den stille, solbeskinne gård i en fornem inders, en „babu“s hus.



Prøver på engelske sømandsfajancer, tilhørende Handels- og Søfartsmuseet.

Når søfolkene i forrige århundrede vendte tilbage fra deres farter for at tilbringe vinteren hjemme, medbragte de gerne forskellige ting som gaver til kæresten eller konen og som pryde for hjemmet. Blandt disse sager forekom især ofte fajanceting fra England. Specielt i Staffordshire, men også andetsteds i England var der en stor fabrikation af sådanne sømandsfajancer. Handels- og Søfartsmuseet ejer en hel del af disse „sailor's gifts“, og mange steder kan man endnu i privateje finde dem. Det gælder vel især de morsomme porcellænshunde, som altid optræder parvis, nøjagtig ens, blot vendt mod hinanden. Men også boller, krus, tallerkener og kander træffes ofte. De er hvide, dekoreret med guld og forskellige farver, og de tomme flader har en lilla, metalskinnende farve med „øjne“. Der er billedlige fremstillinger, frembragt ved aftryk af træsnit, — men repertoireet er ikke stort: det er de samme billeder, der går igen og igen i forskellige sammensætninger. På siderne og i bunden er der vers, handlende om „Sailor's Farewell“, „The Sailor's Tear“, „Forget me not“ o. s. v., alle i en let sentimental og romantisk tone, som f. eks.:

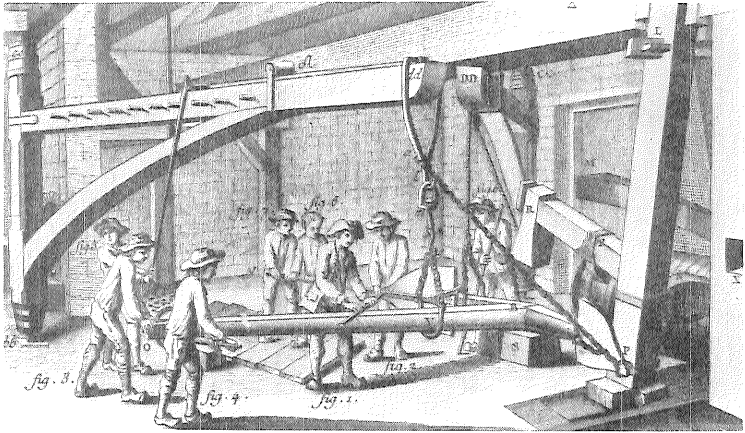
Glide on my bark, the summer's tide
Is gently flowing by thy side.
Around thy prow the waters bright,
In circling rounds of broken light,
Are glitt'ring as if ocean gave,
Her countless gems to deck the wave.

Det er et forholdsvis lille antal vers, der stadig optræder.



Anker fra skibet „Windhunden“ 1792, opstillet på Helsingborg ravelin, Kronborg, tilhørende Handels- og Søfartsmuseet.

De ældste ankre har været primitive stenankre, således som man kender dem fra Ægypten, men allerede på en persisk mønt fra kong Darius's tid, ca. 500 f. Kr., findes en stiliseret afbildning af et anker af den for os fortrolige type, med ankerstok og to arme. Op igennem tiden er der afbildet ankre på en del mønter, og på skibsfremstillinger i håndskrifter, på malerier, på kalkmalerier osv. ser man ofte ankre. Fra græsk og romersk oldtid er der bevaret ikke så få dele af gamle ankre, og fra nordisk oldtid kender man dem fra vikingeskibsfund, — både Osebergskibet og Ladbykibet havde ret velbevarede ankre af smedjern. Det ældste anker, Handels- og Søfartsmuseet ejer, stammer fra kong Hans's værft Engelsborg på Slotø i Nakskov fjord; det er ca. 2 m højt (ringen mangler) og har smalle flige. Vort billede viser et andet anker i museets besiddelse, nemlig fra et skib „Windhunden“, om hvilket vi ellers intet ved. Navnet og året 1792 er skåret ind i stokken og er skarpt og tydeligt den dag i dag, ligesom man må sige,



Stik af Gousnier efter Benard: interiør fra en ankersmedje i 1700'ernes begyndelse; man er ved at påsætte den manglende flig. Original på Handels- og Søfartsmuseet.

at ankeret er forholdsvis velbevaret i betragtning af at det har ligget temmelig længe på bunden af Kikhavn dyb, hvor det for få år siden (1933) blev fisket op. Det er 2,75 m højt; den korteste afstand mellem næbbene er 1,85 m. Ankerstokken af træ er 3 m lang; ringens yderdiameter er 46 cm. På ringen sidder der endnu rester af en indre bevikling med sejldugsstrimler og ståltråd og en ydre beklædning med plating.

Smedning af ankre var i ældre tid et af de allerstørste metalarbejder, der overhovedet blev udført. Det svære gods blev bearbejdet af tunge hamre, som blev drevet med vandkraft. Ankerlæggen blev smedet sammen af bundter af smalle jernbarrer, som blev glødet i en esse, der fik lufttilførsel ved meget store blæsebælge. Ved hjælp af en svær, drejelig kranbjælke blev den anbragt på ambolten og bearbejdet med hammeren. Armene blev derpå smedet sammen på samme måde et efter et og fligene sat på, og derpå blev armene svejst på læggen. Vort stik er taget fra en fransk beskrivelse fra 1700'ernes begyndelse, hvor den for datiden så komplicerede fremgangsmåde indgående klarlægges ved en fyldig tekst og mange smukke kobberstik.