

H/S „Königin Maria“ af Stettin (?). – Farvelagt tegning af Jacob Petersen 1839 på Handels- og Søfartsmuseet.

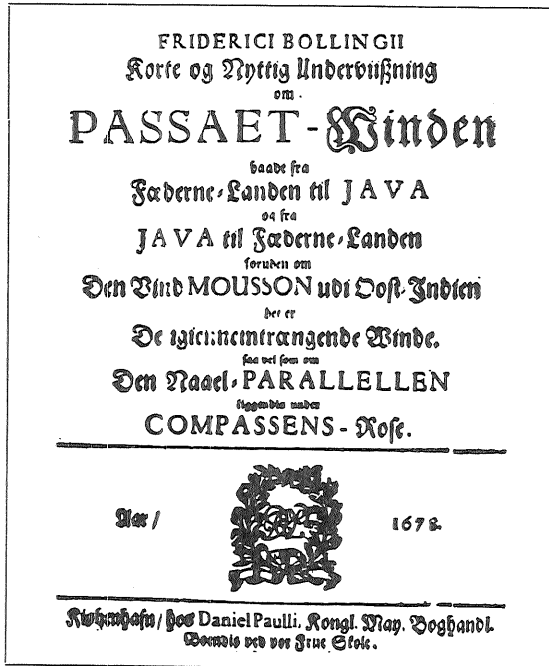
Museet har fornylig erhvervet ovenstående smukke tegning, tegnet af den produktive og udmærkede skibstegner Jacob Petersen, og dateret 1839. Hjulkibet fører det daværende prøjsiske flag, hvidt med sort rand foroven og forneden, og i feltet den kronede sorte prøjsiske ørn med æble og scepter. På hjulkassen ses navnet „Maria“, hvorover en kongekrone. Der er næppe tvivl om, at skibet er rutedampskibet „Königin Maria“ af Stettin (120 HK), der i årene omkring 1840 gik i fart mellem Stettin–Swinemünde og København. Af praktiske grunde har man sat en krone over navnet i stedet for „Königin“, så skibet på dansk uden sproglige vanskeligheder kunde kaldes „Dronning Maria“, hvad det vitterlig også blev. Det formenes at være opkaldt efter Frederik VI's dronning. Fiedler & Co. i København var ekspeditører for skibet. – En fartplan fra 1830'erne (på museet) meddeler, at skibet, der var udstyret med 3 elegante og bekvemme kahytter, i tiden april-oktober foretog 6 månedlige ture Stettin–København retur. Prisen for en enkelttur var på 1. klasse 12 rdl. prøjsisk kurant og på 2. kl. 8 rdl. – 1840 forlængedes ruten til Helsingør–Helsingborg, hvad der fik Helsingørs færgemænd til at klage over, at deres eneret på transport over Sundet blev skadet. Ved dom fastsloges det dog, at eneretten kun gjaldt transport med færgébåde, – ældre tiders privilegier måtte vige for moderne transportkrav. Man forsøgte også lejlighedsvis at benytte skibet til farter i indenrigske farvande, 1841 gik det således til Ålborg med ca. 100 passagerer, men måtte vende om på grund af kulmangel. Passagererne var meget harmfulde over den dårlige service.



Portræt af skipper Andreas Holm fra Flensburg (ca. 1800). — Maleri af ubk. på Handels- og Søfartsmuseet.

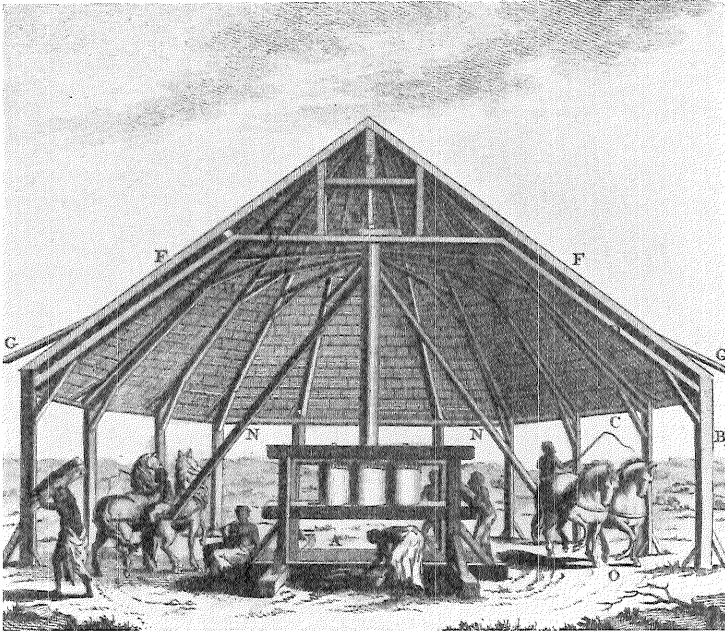
Det bliver ret sent almindeligt, at skippere og redere ønsker at få malet „portrætter“ af deres skibe; de ældste skibsbilleder i museet er vist fra 1760'erne, men først i 1800'erne bliver det almindeligt at lade sit skib afmale af en af de mange „kadrejermalere“, som slog sig ned i havnebyerne. Endnu sjældnere er det at finde portrætter af skipperne selv. Der eksisterer yderst få af den slags billeder. Som prøve vises her et portræt fra ca. 1800, forestillende skibsfører *Andreas Holm* fra Flensburg. Da der i datiden findes flere skippere af dette navn, kan hans identitet ikke med sikkerhed fastslås. Imidlertid har billedet stor interesse ved at vise typen på småskipperne i datiden, selv om den ukendte kunstner ikke har hørt til de store. Skibsføreren har brunt hår og brune øjne og bærer guldring i øret. Om halsen har han et hvidprikket rødt halsbind i sløjfe. Den hvide skjorte har læg; vesten er lys og stribet, med opslag og høj krave. Frakken er sort med grønligt skær og har ligeledes brede opslag og høj krave. Som adelsmænd på portrætter i ældre tid er han omgivet af standsattributter: en lang søkikkert under armen, en passer og et delvist sammenrullet søkort, som viser hans hjemegn Sønderjylland og en del af Nørrejylland. Man ser tydeligt det Kgl. Søkortarkivs stempel på kortet.

Museet ejer desuden et portræt af skipper Holms kone, bærende et smukt kniplingshovedtøj, grønt halsklæde og mørkegrøn kjole.



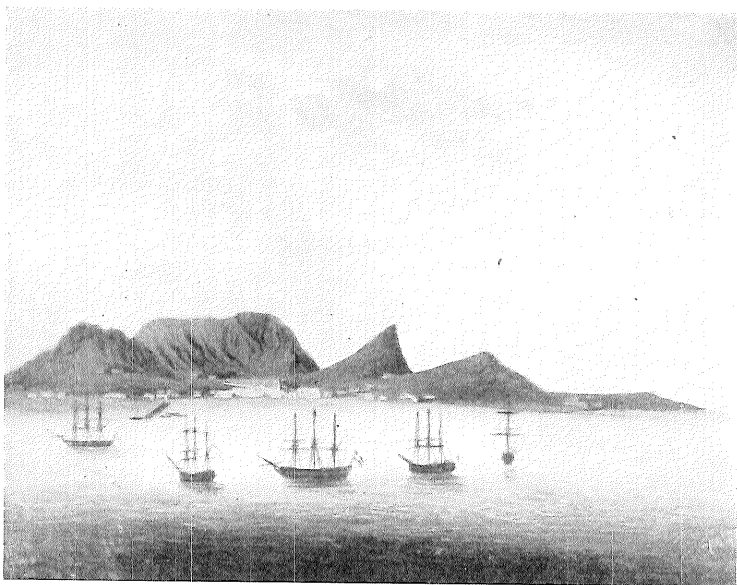
Titelbladet til den første på dansk udkomne bog om passatvindene.

Der er ingen tvivl om, at portugiserne og spanierne i middelalderen har kendt vindsystemerne i det nordlige Atlanterhav. Columbus's sejlads til Amerika er, som kapt. Sølvér har påvist, kun tænkelig under den forudsætning, at han vidste, hvordan han kunde komme tilbage igen med passaten. Portugiserens fart på Indien gav dem yderligere erfaringer om vindene i det sydlige Atlanterhav og det Indiske ocean. De rugede over hemmeligheden for at undgå generende konkurrenter på de udbytterige togter. Da hollænderne i 1590'erne og senere optrådte på arenaen, skal de gennem van Linschoten, der havde været i portugisisk tjeneste, have fået oplysningerne om vindene, så de kunde foretage deres handelstogter. I løbet af få årtier var portugiserne slået næsten totalt ud, men nu vågede hollænderne skinsygt over deres viden. I store træk har man dog kendt passaterne og monsunerne, også i Danmark. Nordmanden *Frederik Andersen Bolling*, en teologisk student, der 1669 som „adelsbors“ (nærmest søkadet) i hollandsk tjeneste var gået til Ostindien, hvorfra han kom hjem 1673, udgav 1678 en fortrinlig beskrivelse af sin rejse, „Oost-Indiske Reisebog“, og føjede dertil et hæfte på 32 sider med underretning om vindsystemerne på de forskellige årstider.



Suktermølle i Vestindien. – Stik af le Grand i Allg. Historie der Reisen XVII (1759). – Handels- og Søfartsmuseet.

I ældre tid havde man i Europa ikke kendt andet sødemiddel end honning. I 1400'erne dyrkedes sukkerrøret på de kanariske øer; senere fik man fra Ostindien store ladninger af sukker. Omkring 1650 begyndte man at dyrke sukkerrør på de vestindiske øer, og efterhånden leverede disse den største del af verdensproduktionen. Arbejdskraften, importerede afrikanske negerslaver, var billig. Selv om de dansk-vestindiske øer var små, var deres værdi for moderlandet dog af meget stor betydning på grund heraf. Sidst i 1700'erne leverede St. Croix ca. 25 mill. pund. Da sukkerroen kom frem under napoleonskrigene i Europa, og da negrene senere blev frigivet, mistede øerne deres betydning. 1917 solgte Danmark sine vestindiske besiddelser til USA. – Stikket giver et skematisk billede af en sukkermølle, trukket af heste; møllen er forsynet med et tag, så den kan benyttes i regntiden. To spand heste driver mølleværket, der får den midterste af de tre valser til at gå rundt, samtidig med at den ved tandhjul trækker de to andre. Sukkerrørene udpresses mellem valserne; saften fra rørene drypper ned i en bakke under valserne; den ledes til kogeriet og koges og renses. Produkterne er udkrystalliseret sukker og sirup (melasse). Af melassen og skummet udvindes den berømte vestindiske rom.



Ostindie- og Kinafarere på Taffel Bay ud for Kapstaden. – Usigneret kinesermaleri fra ca. 1800 på Handels- og Søfartsmuseet.

I år er det 300 år siden hollænderne grundlagde Kap-kolonien. Før den tid havde portugiserne slået sig ned på St. Catharina (Robben Ejland), en lille ø i Taffel Bay'en. Først da franskmændene fik interesse for Madagascar ved midten af 1600'erne, fik det Nederlandske Ostindiske Kompagni, der beherskede hele krydderihandelen på Ostindien, og som forsøgte at jage alle fremmede ud, øje for Kaps betydning. 1652 landede *Jan van Riebeck* ved Kap; han anlagde et fort, byggede et hospital og en stald til kvæg, som man købte af hottentotterne, samt begyndte dyrkning af grønsager. På grund af de usunde forhold ombord på datidens ostindiefarere var det af største betydning at have et tilflugtssted, hvor de af skørbug og andre sygdomme plagede søfolk kunde få forfriskninger af grønsager og kød samt den nødvendige pleje. Her samledes returskibene, de fra Ostindien kommende rigt beladene skibe, i store flåder for i konvoj at gå til hjemlandet. Også fremmede skibe gjorde station her, bl. a. mange danske. På billedet ser man forskellige nationers skibe for anker i bugten; der var ingen havn. Bjergene bag Kapstaden er fra venstre: „Blæsebælgen“ eller „Djævlebjerget“, hvorfra voldsomme kastevinde styrter ned på visse årstider; „Taffelbjerget“, der er fladt som et bord, og „Løvebjerget“ (med „Løvens hoved“ og „- rumpe“, som de danske Kinafarere kaldte dem), – det har en svag lighed med en liggende løve.