Danske arktiske ekspeditioner 1605 – 1620 Jens Munks rejse til Hudsonbugten

DANISH

ARCTIC EXPEDITIONS,

1605 TO 1620.

IN TWO BOOKS:

BOOK I.—THE DANISH EXPEDITIONS TO GREENLAND IN 1605, 1606, AND 1607; TO WHICH IS ADDED CAPTAIN JAMES HALL'S VOYAGE TO GREENLAND IN 1612.

BOOK II.—THE EXPEDITION OF CAPTAIN JENS MUNK TO HUDSON'S BAY IN SEARCH OF A NORTH-WEST PASSAGE IN 1619-20.

Edited, with Notes and Introduction,

BY

C. C. A. GOSCH.

BOOK II.

LONDON:
PRINTED FOR THE HAKLUYT SOCIETY.

M.DCCC.XCVII

Originalens titelblad.

Danske arktiske ekspeditioner, 1605–1620
I to bind.
Bind I. De danske ekspeditioner til Grønland i 1605, 1606 og 1607; hvortil er føjet kaptajn James Halls rejse til Grønland i 1612.
Bind II. Kaptajn Jens Munks ekspedition til Hudsonbugten på jagt efter en nordvestpassage i 1619–1620.
Udgivet med noter og indledning af C. C. A. Gosch.
Bind II.
London. Trykt for The Hakluyt Society. 1897.

Hakluyt Societys bestyrelse (PDF-side 8)
The Hakluyt Societys bestyrelse
Sir Clements Markham, K.C.B., F.R.S., formand for Royal Geographical Society; formand.
Den højærede Lord Stanley of Alderley; næstformand.
Sir William Wharton, K.C.B.; næstformand.
C. Raymond Beazley, esquire, M.A.
Oberst G. Earl Church.
Den højærede George N. Curzon, parlamentsmedlem.
Albert Gray, esquire.
Alfred Harmsworth, esquire.
Den højærede Lord Hawkesbury.
Edward Heawood, esquire, M.A.
Admiral Sir Anthony H. Hoskins, G.C.B.
Kontreadmiral Albert H. Markham.
A. P. Maudslay, esquire.
E. Delmar Morgan, esquire.
Kaptajn Nathan, R.E.
Admiral Sir E. Ommanney, C.B., F.R.S.
Cuthbert E. Peek, esquire.
E. G. Ravenstein, esquire.
Howard Saunders, esquire.
Charles Welch, esquire, F.S.A.
William Foster, esquire, B.A.; ulønnet sekretær.

Indholdsfortegnelse (PDF-side 10)
Indhold i bind II

Indledning: I. Jens Munks liv — side V. II. Bibliografi over tidlige beretninger om Munks liv og rejse — side LV. III. Omtale af rejser på jagt efter en nordvestpassage før Munks — side LXVIII. IV. Indledende bemærkninger om Jens Munks ekspedition til Hudsonbugten — side XCVII.
Jens Munks Navigatio Septentrionalis — side 1.
Kommentar til Jens Munks Navigatio Septentrionalis: I. Bemærkninger til teksten — side 60. II. Bemærkninger til Munks kort og rejsens geografiske resultater — side 136.
Register — side 185.

Kort og illustrationer i bind II

Munks fremstilling af sit møde med eskimoerne m.m. — over for side 14.
Munks kort — over for side 21.
Munks fremstilling af sin overvintring — over for side 23.
Munks kort med indsat gradskala — over for side 151.
Rutekort over Munks rejse — sidst i bindet.
I teksten: Kort over Port Churchill — side 110.

Afdelingstitel (PDF-side 12)

Danske arktiske ekspeditioner, 1605–1620

Bind II. Jens Munks rejse til Hudsonbugten, 1619 og 1620.

Afdelingstitel (PDF-side 14)

Jens Munks ekspedition til Hudsonbugten på jagt efter en nordvestpassage i 1619–1620

[Oversat fra Munks Navigatio Septentrionalis, København, 1624, kvart.]

Side V (PDF-side 16)

Indledning

I. Jens Munks liv

Jens Munks rejse til Hudsonbugten var farlig, udviklede sig tragisk og fik en heltemodig afslutning. Det kan ikke undgå at vække deltagelse hos enhver, der læser om den, helt bortset fra interessen som opdagelsesrejse. Gennem alle ekspeditionens begivenheder træder lederens personlighed tydeligt frem, og hele Munks livshistorie er værd at lægge mærke til. Han skabte i væsentlig grad selv sin tilværelse, ligesom så mange af dem, hvis navne huskes bedst. Hans skiftende skæbne i livets kamp, der begyndte, mens han endnu kun var dreng, giver et usædvanligt interessant billede, hvad enten vi ser på hans personlige historie eller hans offentlige bedrifter. Ædel karakter, urokkelig pligttroskab, ukueligt mod og den beskedenhed, som glæder os mest hos dem, der mindst behøver

Side VI (PDF-side 17)

den, kræver altid beundring. Munk synes at have været et lysende eksempel på hver af disse egenskaber. Der er få navne i den danske flådes historie, som den med større ret kan være stolt af end søfareren Munks. Han indtager en ærefuld plads ikke blot blandt danske opdagelsesrejsende, men blandt hele verdens. Vi mener derfor at være berettigede til at give læserne en noget udførligere levnedsskildring, end dette binds formål strengt taget ville kræve.[1]

De nu tilgængelige oplysninger er ikke tilstrækkelige til at fjerne al usikkerhed om Jens Munks afstamning og familieforhold. Alligevel ved vi langt mere herom, end der nu kan fastslås om nogen af lederne af de engelske rejser i samme række. Det skyldes, at Munk var søn af en mand, som i sin tid var velkendt i Danmark, desværre ikke helt fordelagtigt. Om hans farfar vidste man, at han hed Niels Munk og ejede en gård kaldet Hjörne i

NOTE 1: Den følgende beretning bygger ligesom alle andre Munk-biografier hovedsagelig på en anonym levnedsskildring fra 1723, se nedenfor, bibliografien m.m. Forfatteren siger, at den især er uddraget af Munks egne dagbøger, men også af andre troværdige kilder. Dens almindelige overensstemmelse med anerkendte historikere og officielle dokumenter, hvor den kan prøves mod sådanne, vidner om dens sandfærdighed. Ikke få oplysninger er senere kommet frem i forskellige publikationer, som vil blive nævnt på de rette steder.

Side VII (PDF-side 18)

Halland, en landsdel, som nu hører til Sverige, men dengang tilhørte Danmark. Da samtidige dokumenter nævner ham blandt Hallands adelige, tilhørte han sandsynligvis, måske dog kun fjernt, en adelig slægt ved navn Munk, som nu er uddød, men dengang stadig blomstrede i Danmark. Herom vides dog intet nærmere. Sikkert er det, at hans søn Erik Nielsen Munk, far til vor helt Jens Eriksen Munk,[1] ikke blev regnet for adelig af fødsel. Det kan dog forenes med oplysningerne om Niels Munk, hvis hans hustru, hvis afstamning er ukendt, var borgerlig. Dansk lov krævede dengang, at begge forældre skulle være adelige, for at adelskab kunne arves.

Erik Munk synes at have været en mand med betydelige evner. Han udmærkede sig både som flådechef og på andre områder så meget, at han som belønning for sine tjenester fik et adelsbrev i 1580. Uheldigvis for børnene var hans hustru blot datter af en kirurg. Jens Munk kunne derfor ikke gøre krav på adelig stand, et forhold, som sandsynligvis skadede hans fremgang senere i livet. Også på andre, ikke mindre alvorlige måder var Munks

NOTE 1: I Danmark var det skik mellem fornavn og slægtsnavn at indsætte faderens navn med tilføjelsen »sen«, søn, eller »datter«, efter omstændighederne.

Side VIII (PDF-side 19)

begyndelse i livet ugunstig. Hans far havde af Frederik II ikke blot fået adelsbrev, men også visse såkaldte kronlen i Norge, hvis lovlige forvaltning ville have givet ham en smuk indkomst. I nogle år boede han på Barbo, en ejendom, han erhvervede nær den nuværende by Arendal. En del af byen,

endnu kaldet Barbo, er bygget på jord, som engang var hans. Her blev hans anden søn Jens født den 3. juni 1579.
Men Erik Munk misbrugte groft de gunstbevisninger, han modtog. På forholdsvis kort tid samlede han betydelig formue, men ikke på lovlig vis. Klagerne over hans undertrykkende afpresninger og uretfærdige fremfærd var mange og højlydte og førte til talrige retssager. Han blev anklaget for embedsmisbrug ved at fælde kronens skove til egen brug og på andre måder ofre kronens interesser for sine private formål. På grund af anklagerne blev han i 1585 frataget sine len, og kommissærer blev sat til at undersøge hans adfærd. Resultatet blev, at han i 1586 blev fængslet på Dragsholm på Sjælland, samme slot, hvor James Bothwell var død i fangenskab i 1578. Her forblev han resten af sit liv. Hans hustru måtte forlade Barbo og flyttede med børnene til Frederikstad, en lille by i Smålenene, hvor hun døde i 1623. I 1588 sendte hun sin yngste søn Jens, da ni år gammel, til hans fars søster, som var gift med en velhavende borger

Side IX (PDF-side 20)
i Aalborg i Jylland, Frederik Christensen, byens borgmester og også i øvrigt en fremtrædende mand. Drengen blev dog ikke længe her, men vendte tilbage til Norge i 1591. Om nød tvang ham til at klare sig selv, eller om det skyldtes et naturligt uroligt og eventyrlystent sind, fremgår ikke. Fra da af måtte han i hvert fald alene stole på sig selv for sit underhold og sin fremgang i verden. Hans anonyme levnedsskildrer fortæller, at han samme år sejlede med en frisisk skipper ved navn Jacob Gerbrantzon til England og derfra til Oporto. Her blev han et år hos en købmand, som han kalder Duart Duez, for at lære portugisisk. Hvorfor han ønskede det, siges ikke. Men det er sandsynligt nok, at han havde hørt om de gyldne muligheder i den nye verden, hvor portugiserne ejede så stor en del, og ønskede at gøre sig rede til at prøve lykken dér. Det kan meget vel have været grunden til afrejsen fra Aalborg, hvor han som en vanæret mands pengeløse søn sandsynligvis ikke så store muligheder for fremgang. Efter et år i Oporto sejlede han i hvert fald til Bahia, efter råd fra sin vært eller arbejdsgiver, for at slutte sig til dennes bror, som boede dér. Han var da kun tretten år og arbejdede som kahytsdreng for sin overfart. Han kom vel frem, men fandt, at Miguel Duez, som han skulle

Side X (PDF-side 21)
bo hos, netop havde forladt Bahia på besøg i Europa. Munk valgte da at blive hos skipperen Albert Jansen fra Enkhuizen, som havde ført ham over fra Europa. Han forlod derfor Bahia igen for at følge skipperen på den videre rejse. Men sådan skulle det ikke gå. Handelsskibe på lange rejser sejlede dengang oftest i flåder for at beskytte hinanden mod fribyttere, som fandtes i mængde på havene. En af skipperne blev valgt til admiral. Her talte flåden tretten sejl, fire hollandske og ni portugisiske. Admiralen var Jan van Bossen fra Emden, viceadmiralen Roland fra Vlissingen og kontreadmiralen Albert Jansen på Schoubynacht, bogstaveligt »nattevagten«, hvor Munk var om bord.
Uheldigvis blev de, tilsyneladende ikke langt fra Bahia, angrebet af en fransk flåde under en greve, hvis navn synes tilfældigt udeladt af levnedsskildringen. Viceadmiralen hed Ribold og var fra La

Rochelle. Franskmændene kaldes fribyttere, men det synes ikke helt at have været deres egentlige karakter. Deres mål siges nemlig at have været at erobre Bahia de Todos os Santos, Bahias egentlige navn, et foretagende, der synes at ligge uden for almindelige fribytteres rækkevidde. Tidens forhold kan forklare den tilsyneladende modsigelse, selv om Munks dagbog ikke synes at have omtalt dem. I Frankrig rasede dengang borgerkrig

Side XI (PDF-side 22)
mellem Henrik III og den såkaldte Liga, som blev støttet af Filip II af Spanien. Frankrigs konge støttedes især af sine protestantiske undersåtter, blandt hvis byer La Rochelle stod forrest. Når man samtidig husker, at Filip elleve år tidligere havde fået Portugal og dets besiddelser, er det ikke usandsynligt, at flåden var sendt fra La Rochelle for om muligt at erobre Bahia, Brasiliens vigtigste havn, selv om et vist fribytteri kan have været forbundet hermed.[1]
Hvorom alting er, kom handelsflåden og franskmændene i kamp. De førende hollandske skibe blev taget eller ødelagt. Albert Jansens blev brændt, og kun syv blev reddet, blandt dem Munk. De overlevende flød på vragrester, indtil slaget var forbi. Franskmændene tog dem da op og satte dem i land på en kyststrækning, hvor de var i stor fare for at falde som ofre for de vilde indfødte. Efter store strabadser nåede Jens Munk dog Bahia, hvor han ernærede sig som skomagerlærling i elleve måneder og derpå boede hos en portrætmaler i seks måneder. Til sidst vendte Miguel Duez hjem fra Europa og tog straks Munk

NOTE 1: Englænderne havde forsøgt et angreb på Bahia i 1588. Et mere vellykket angreb blev i 1623 foretaget af hollænderne, som beholdt byen til 1625.

Side XII (PDF-side 23)
ind i sit hus. Her blev han mellem tre og fire år, indtil endnu et spændende eventyr tilsyneladende utilsigtet førte ham tilbage til Europa. I 1598 kom to hollandske skibe til Bahia for at handle. Da de ikke havde skaffet sig spansk kongelig tilladelse, besluttede de spanske myndigheder efter tidens skik at beslaglægge og konfiskere dem. Midt om natten blev syv store og små havneskibe bemandet med soldater. Andre blev posteret langs kysten for at hindre advarsler til hollænderne om bord, og alle hollændere i land blev arresteret.
Miguel Duez besluttede alligevel at advare dem. Levnedsskildreren siger, at han handlede af hæderlig omsorg for hollænderne, hvilket måske antyder forretningsforbindelser. Men han var sandsynligvis mindst lige så stærkt drevet af patriotiske portugiseres had til deres nye spanske herrer. På Duez' anmodning svømmede Munk ud til skibene på reden og fortalte om faren, netop i sidste øjeblik. Så snart de havde kappet kablerne og sat sejl, var spanierne over dem. Hollænderne slog dem dog tilbage og slap bort. Jens Munk kunne under disse omstændigheder ikke være vendt tilbage til Bahia, selv om

Side XIII (PDF-side 24)

han havde ønsket det, og sejlede med dem til Amsterdam.
De hollandske redere viste deres taknemmelighed med rundhåndede gaver og tilbud om arbejde. Da Munk afslog ansættelsen, gav de ham mulighed for at komme til København, hvor han menes at være ankommet samme år, 1598, efter syv år borte fra Danmark.
Imens var hans far død i fængslet. Sagen synes aldrig at være formelt afgjort, formodentlig fordi han døde før afslutningen af den indviklede undersøgelse og de sammensatte retssager om hans forskellige handlinger. Han synes forgæves at have appelleret til kongens tidligere nåde og til sidst i 1594 at have taget sit eget liv. Som det er blevet bemærket,[1] kunne hele hans formue derfor inddrages. Kronen beholdt faktisk alle hans jordejendomme. En meget lille del af hans personlige ejendele blev af nåde givet tilbage til familien i 1598, mens en anden del menes anvendt til et offentligt formål.[2]
Skønt Jens Munk kun var nitten år ved ankomsten til København, fik han straks arbejde som skriver eller regnskabsfører på

NOTE 1: Ifølge H. D. Lind, Kong Christian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm, København, 1889, s. 193.NOTE 2: Oluf Nielsen, Kjøbenhavns Historie m.m., København, 1877, bind IV, s. 216.

Side XIV (PDF-side 25)
et skib, hvormed han foretog fire rejser til Spanien. Danske adelsmænd deltog dengang ikke lidt i handel og nød særlige privilegier hertil. I 1601 trådte Munk i tjeneste hos en af disse foretagsomme herrer, rigsråd Henrik Ramel, en betydelig mand og den samme, som Hall i 1605 opkaldte en grønlandsk fjord efter. I fire år foretog Munk femten rejser som købmand i hans tjeneste, mest til Østersøhavne, én til Holland og én til Spanien.
Ved periodens slutning synes Munk at have skaffet tilstrækkelige midler til selv at begynde forretning. Fra 1605 finder vi ham på rejser til forskellige lande som både skibsfører og købmand, dog først kun som medejer af skib og ladning. En rejse førte til en retssag, hvoraf noget endnu er bevaret. Det må være på dette tidspunkt, da han begyndte mere eller mindre selvstændige rejser, at han tog borgerskab i København. Uden dette ville han ikke have haft lovligt grundlag for sådanne foretagender.
Nordhavene tiltrak dengang betydelig opmærksomhed som område for både geografiske opdagelser og handel. Det var da, de grønlandsekspeditioner, som behandles i dette værks første bind, blev udsendt, og både den danske regering og privatpersoner satte sig i bevægelse

Side XV (PDF-side 26)
for at sikre sig en andel i de fordele, der kunne høstes på disse nordlige bredder. Også Munk kastede sig snart over denne nye form for eventyr. Det optegnes, at han i 1608 sejlede til Island for at hente en ladning svovl fra de rige forekomster ved Husavik. Året efter sluttede han sig til en fremtrædende københavnsk købmand, Jens Hvid, på en ekspedition til Novaja Zemlja. De sejlede i hvert sit skib, men nåede aldrig målet. Jens Hvid synes at være standset i en fastlandshavn, mens Munk forsøgte

at trænge videre frem. Han nåede dog ikke meget længere end øen Kolgujev, hvis kyster han undersøgte. Levnedsskildreren fra 1723 siger, at han nåede 69 grader 8 minutter og omhyggeligt målte den magnetiske misvisning til to streger. Ved øens kyst blev skibet fanget i isen og forliste. Munk og besætningen måtte gå i båden og nåede først efter en vanskelig rejse tilbage til Hvid. På hjemvejen besøgte de Arkhangelsk. Den nævnte levnedsskildrer gengiver fra Munks notater udførlige sejladsanvisninger for indsejlingen hertil. Den uheldige ekspedition gav Munk et betydeligt økonomisk tab. Alligevel forsøgte han året efter igen at nå Novaja Zemlja, men denne gang ikke for egen regning.
Den unge og virksomme Christian IV gjorde sig på alle måder umage for at udvikle

Side XVI (PDF-side 27)
sine undersåtters handel, som på grund af Danmarks geografiske beliggenhed især måtte foregå til søs. Han holdt selv lidenskabeligt af havet. To gange sejlede han til England for at besøge sin svoger James I. Næsten hvert år sejlede han til Norge, undertiden to gange samme år. Engang fulgte han hele den norske kyst, rundede Nordkap og nåede Vardøhus. Her førte han selv flåden under navnet kaptajn Christian Frederiksen,[1] og ingen måtte tiltale ham anderledes. Senere viste han sig som en dygtig og tapper flådechef og var i udpræget grad Danmarks sømandskonge. For at opmuntre undersåtterne støttede han ofte deres søforetagender med penge, skibe og mandskab og udsendte ekspeditioner for at undersøge og åbne nye områder for foretagsomhed.
I denne ånd sendte han i 1610 to skibe til Novaja Zemlja, som tidligere havde været mål for flere engelske og hollandske ekspeditioner, eksempelvis Henry Hudsons. De var dels sendt for at handle, dels for at finde en nordøstpassage til Indien. Skibene var Angelibrand, som under Carsten Richardson havde været i Grønland i 1606 og 1607, og en pinasse kaldet Rytteren. Førstnævnte blev nu ført af Jens Munk, som sandsynligvis

NOTE 1: Hans far var Frederik II.

Side XVII (PDF-side 28)
blev antaget, fordi han før havde været i disse egne. Hans understyrmænd var Anders Nolk, der havde ført det mindste af grønlandsskibene i 1606, og Hans Brock, som også skulle være tolk, og som vi senere hører om. Pinassen blev ført af Knud Madsen med understyrmændene Anders Oluffsen og Johan Stenge. Tolk var Jens Munks ældre bror Niels Munk, i instruksen kaldet »vor russiske tolk«.[1] De to skibe skulle handle selvstændigt, men så vidt muligt holde sammen til gensidig hjælp. Handelsvarerne skulle sættes i land ved Kildin nær Kola. Derfra skulle de gå til Novaja Zemlja og undersøge kysten fra 69 eller 70 grader til 74 eller endog 76 grader, hvis isen tillod det. Kunne salgbare varer skaffes, skulle de tage en ladning. Endelig skulle de før hjemrejsen sejle to dagsrejser ind gennem Vajgatstrædet for at undersøge sejladsforholdene, uden tvivl med henblik på en nordøstpassage til Kina.

Munk havde imidlertid ikke heldet med sig. Han bragte skibet uskadt hjem, men med ingen bedre ladning end fisk fra Kildin. Han havde slet ikke kunnet nå Novaja Zemlja på grund af
NOTE 1: Norske Register, 3, blad 362 b.

Side XVIII (PDF-side 29)
den store mængde drivis og fordi besætningen havde forsømt at skaffe tilstrækkeligt varmt tøj til at modstå kulden. Hans ledsager havde ikke været heldigere.
Den 1. marts året efter, 1611, ved krigsudbruddet mod Sverige, fik Munk bestalling som kaptajn i den danske flåde med 200 rigsdaler i årlig løn. Han fandt snart lejlighed til at udmærke sig. Han blev straks sendt til den flådeafdeling, som ved Göta älvs munding bevogtede indsejlingen til Göteborg og den lille, men stærke fæstning Elfsborg på en klippeø. Først skulle han tjene som løjtnant under admiral Jørgen Daa på Heringsnes. Senere overtog han et mindre skib, Den Sorte Hund. Blandt de danske skibe var også Den Røde Løve, som havde været i Grønland i 1605 og 1606, denne gang ført af Anders Nolk.
Den 23. maj deltog Munk i en søkamp. Få dage senere tog han et hollandsk skib med forsyninger til fæstningen. Begivenheden må være anset for vigtig, da Niels Slange omtaler den i sin Christian IV-historie, dog uden Munks navn.[1] Den danske admiral fik ordre til at tage eller ødelægge

NOTE 1: Den stormægtigste Konges Christian den Fierdes … Historie, København, 1747, folio, s. 207.

Side XIX (PDF-side 30)
syv svenske skibe under fæstningens kanoner. Forsøget fandt sted natten til den 27. november. Jens Munk førte den forreste båd, men angrebet mislykkedes. Danskerne blev opdaget for tidligt og måtte vige for fæstningskanonerne, efter at de havde sat ild til svenskernes største skib, Hector. Svenskerne gjorde udfald og slukkede ilden. Danskerne måtte nøjes med tre skibsflag, som siden blev hængt op med andre trofæer i Vor Frue Kirke i København.
Denne fremstilling fra biografien fra 1723 afviger fra Slanges.[1] Han henfører forsøget til den 27. december og siger, at svenskerne satte ild til Hector, at danskerne slukkede ilden og fik skibene ud og ført med egen flåde til København. Nogle forfattere taler endda om to angreb. Men Slange har uden tvivl taget fejl; skibene blev ikke taget i 1611. Det vidner om biografiens og de bagvedliggende Munk-notaters sandfærdighed. Heraf lærer vi, at Munk blev med flåden foran Elfsborg, indtil vinterens strenghed tvang den bort ved juletid. Modvind drev den

NOTE 1: Samme værk, s. 299–300.

Side XX (PDF-side 31)
til vinterkvarter i Kalundborg i stedet for København. I marts 1612 blev Munk sendt dertil for at udruste de overvintrede skibe og føre dem til Elfsborg, selv som chef for Heringsnes. Det gjorde

han og stillede sig under Daa, som kom fra København med flere skibe, men Munk beholdt Heringsnes. Kort efter kom kongen for at indtage fæstningen med betydelige landstyrker, blandt dem to regimenter engelske og skotske lejetropper.
I de følgende operationer spillede Munk en betydelig rolle. Først skulle hans kanoner dække landgangen. Dernæst gravede han skyttegravene med sine søfolk. Så fik han om natten et par mindre skibe forbi fæstningen og afskar dermed de forsyninger, som hver nat kom ad vandvejen. Slange giver Munk hele æren for denne vanskelige operation,[1] mens levnedsskildreren beskedent siger, at han hjalp admiralen med at få skibene rundt. Dernæst førte Munk skyttegravene tæt til murene og hjalp med at sætte belejringskanoner i land og montere dem i de forberedte batterier. Endelig ledede han minearbejde

NOTE 1: Samme værk, s. 309.

Side XXI (PDF-side 32)
mod murene. Så vendte han tilbage til sine sædvanlige pligter og eskorterede med Heringsnes en dansk transportflåde med hærens fornødenheder.
Den 23. maj overgav fæstningen sig. Et kapitulationspunkt krævede de seks tilbageværende skibe under murene udleveret til danskerne. Svenskerne havde sænket dem kort før overgivelsen, men både Slange og biografien siger, at danskerne straks hævede, reparerede og sendte dem til forstærkning af egen flåde. Dette har særlig interesse for Hudsonbugtrejsen: Et skib hed Lampreten eller Lamprenen. Da intet andet dansk flådeskib bar navnet, var det utvivlsomt det, Munk senere havde med.
Senere på sommeren fik Jens Munk kommandoen over transport- og proviantskibene. Han overvejede en vigtig ekspedition ind i Sverige ad søerne, men blev standset af en meget ondartet sygdom blandt de engelske soldater. Den dræbte så hurtigt, at han havde største besvær med at få de syge ført ad søvejen til hospitalerne i Marstrand. Til sidst blev han selv syg og måtte hjem på sygeorlov. Først efter atten uger blev han rask.

Side XXII (PDF-side 33)
Efter fredsslutningen tidligt i 1613 blev Munk sendt med en flåde til Sveriges østkyst for at hente tropper m.m. hjem. Straks efter hjemkomsten i april fik han en helt anden opgave, som hans forretningsvaner og sprogkundskaber gjorde ham egnet til. Et særligt gesandtskab skulle til Spanien, og Munk skulle med som tolk og proviantforvalter.
Den 16. april sejlede gesandtskabet fra København i Victor og Svenske Hector, det største af Elfsborgskibene, således kaldt til forskel fra et ældre dansk skib med samme navn. Den 6. maj nåede de Corunna. Gesandterne Jacob Ulfeldt og Jonas Carisius havde mindst ti adelsmænd i følget, blandt dem senere historisk kendte navne som Palle Rosenkrantz og Christen Thomæsen. De blev gæstfrit beværtet i Corunna, gesandterne i guvernørens palads og de øvrige hos fremtrædende borgere, indtil ordrer kom fra Madrid den 24. maj. På guvernørens regning blev de ført til Villafranca, som de

nåede den 31. Derfra til Madrid rejste de for egen regning og måtte i Villafranca betale mindst 8.000 realer i told af bagagen. I Madrid blev de godt modtaget og beværtet

Side XXIII (PDF-side 34)
indtil den 3. juli, da gesandterne fik afskedsaudiens i Escorial. Følget deltes nu. Jacob Ulfeldt og to ledsagere rejste gennem Frankrig; de øvrige tog skibene hjem og nåede København den 30. juli.
I 1614 førte Munk igen gesandter, men i en anden egenskab. Russiske udsendinge, som havde været mange måneder i Danmark, ønskede hjem via Arkhangelsk, da Rusland endnu ingen Østersøhavne havde. Munk, som før havde været dér, fik ordre til at føre dem i sit gamle skib Heringsnes. Andre fulgte med, blandt dem hans ældste bror Niels, der siges sendt til Arkhangelsk i kongens tjeneste. Christian IV foretog da sit andet Englandsbesøg, så Munk kan ikke have ledsaget ham dertil.
I 1615 var Munk igen til søs på Victor som løjtnant under sin tidligere chef Jørgen Daa. Med dette og et andet skib skulle Daa føre opsyn med sørøvere og udenlandske skibe, som fiskede ulovligt ved Norge. Flere af de sidste med værdifulde ladninger blev konfiskeret. To sørøvere blev taget, englænderen Thomas Tucker og en Mendoses, hvis nationalitet ikke nævnes. Sørøverne blev

Side XXIV (PDF-side 35)
først omtalt for danskerne ved Færøerne, hvor de havde begået mange lovløse handlinger. Tuckers skib var forlist, og han blev fanget på en af øerne. Da danskerne kom over ham og besætningen, flygtede den irske halvdel, mens den engelske blev hos kaptajnen og delte hans skæbne: hængning. Kun en sort mand blev skånet, fordi han indvilligede i at være bøddel. Mendoses blev først indhentet ved Kildin eller Kjelden, den tidligere nævnte ishavshavn nær Kola, og taget efter en fortvivlet kamp. Han havde flere skibe, ét med otte kanoner, og i alt tooghalvfjerds mænd. Alle, som ikke kunne bevise tvungen tjeneste, blev henrettet på stedet. Mendoses og to officerer led senere samme skæbne i København. Sådan var tidens summariske rettergang.
I 1616 var Munk igen på Nordsøen i samme ærinde som løjtnant under Frants Brockenhuus, der førte tre skibe. Han kom tidligt hjem, da der ikke var brug for dem. Imens havde han atter vendt blikket mod privat virksomhed i Ishavet, især hvalfangsten. Den var netop ved at blive indbringende for flere nationer, men Danmarks og Norges indbyggere havde hidtil kun taget ringe

Side XXV (PDF-side 36)
eller slet ingen del, trods den gunstige beliggenhed. Et selskab med Munk som deltager blev stiftet i København. Vanskeligheden var, at ingen i Danmark virkelig kendte kunsten at jage hvaler og behandle deres vældige kroppe for at udvinde tran og barder. Til begyndelsen måtte dygtige folk derfor skaffes fra udlandet. Ingen havde dengang større ry for kundskab om hvalfangstens forhold end søfolkene ved Biscayabugten. Biscayerne var verdens oprindelige hvalfangere. I århundreder havde de drevet atlantisk hvalfangst så kraftigt, at den jagede art næsten var udryddet. Fangsten ville være ophørt, hvis man ikke havde fundet store mængder hvaler i Ishavet, især grønlandshvalen, som

ligner Biscayahvalen meget.[1] Dertil flyttede biscayerne derfor deres virksomhed. Munk besluttede at skaffe folk fra disse egne, som man også plejede i England.

NOTE 1: Længe troede man, at grønlandshvalen var den samme som den tidligere jagede i Biscayabugten og Atlanten, blot flygtet til Ishavet. For knap fyrre år siden gav strandingen af en hun med sin unge ved Pamplona den store hvalkyndige professor Eschricht lejlighed til at bevise, at arterne er forskellige: Balæna mysticetus og B. biscayensis.

Side XXVI (PDF-side 37)
Med dette mål rejste han i november 1616 til Saint-Jean-de-Luz, de biscayiske hvalfangeres hovedsted. Her lykkedes ansættelserne ikke, men i Bordeaux traf han aftale med biscayeren Jan Lorighem om atten fangstkyndige mænd. En myndighedsperson, hvis navn gives som greven af Gramante, synes at have vanskeliggjort mændenes afrejse for at afpresse Munk en stor bestikkelse. Munk aftalte imidlertid, at de rejste alene til Amsterdam, hvor han sluttede sig til dem.
Senere dannedes flere danske hvalfangstselskaber, ét under kongens direkte beskyttelse. Andre fulgte Munks eksempel og ansatte biscayere. Men Munk har æren for først at have indført erhvervet i Danmark, hvor det siden har blomstret, skønt han selv tabte penge på det. Han deltog økonomisk i tre hvalfangstrejser og synes endda selv at være sejlet ud i 1617. Hans biograf siger nemlig, at han måtte opgive virksomheden, »fordi kongen havde udlånt ham til at gå til Indien«.
Christian IV havde med sin sædvanlige årvågenhed besluttet at udnytte visse, i det mindste tilsyneladende, gunstige muligheder for handel med Indien. Et ostindisk kompagni var stiftet i København i 1616 med stærk kongelig støtte. Først

Side XXVII (PDF-side 38)
i 1618 udsendtes dog den første ekspedition. Kompagniet fik kongens tilladelse til at bruge flådens mest berejste og erfarne officer, Jens Munk. Ifølge biografien fra 1723 fik han den 20. februar 1618 ordre til at klargøre skibene Christian, København og Øresund. Tjenestevilkårene skulle han selv aftale med kompagniet. Da han ikke mente, at det opfyldte de oprindelige løfter, bad han kongen om lov til at afslå og fik den. Han viste dog sin interesse ved at indskyde en anselig sum. Ekspeditionen blev større end først planlagt og sejlede i november 1618 under Ove Gjedde.
I 1619 døde Munks tidligere chef Jørgen Daa, tilsyneladende under fattige forhold. Det optegnes, at Munk betalte begravelsen, men senere fik udlægget tilbage af familien. Snart var han atter i virksomhed. I stedet for til Indien rundt om Kap blev han i 1619 sendt for at nå Østen gennem Nordvestpassagen, som især efter Hudsonbugtens opdagelse almindeligvis antoges at findes nord om Amerika, men endnu måtte opdages. Historikeren Niels Slange siger udtrykkeligt,

Side XXVIII (PDF-side 39)
at Munk selv oprindelig foreslog ekspeditionen.[1] I så fald er tankens opståen let forståelig hos hans rastløst virksomme og fra ungdommen eventyrlystne natur. I årevis havde han kendt de nordlige

have, hvor passagen måtte søges, og tanken om den endnu ubesøgte vestlige del ville naturligt tiltrække ham. De engelske opdagelser var kendt i hele Europa og måtte vække lige så levende interesse i Danmark som andetsteds, især fordi passagen formodedes nær Grønland, som Danmark stadig interesserede sig stærkt for. Munk var netop manden til at ønske at efterligne opdagelserne og sikre fædrelandet andel i fordelene. Hans uenighed med Ostindisk Kompagni kan have været endnu en tilskyndelse. Nordvejen ansås almindeligvis for langt kortere end ruten om Kap, og Munk kan have håbet gennem opdagelsen at gøre kompagniets uvenlige direktører til skamme.

NOTE 1: Samme værk, s. 424.

Side XXIX (PDF-side 40)

Men Slanges værdifulde værk er ikke så pålideligt, at et ellers ubekræftet udsagn ikke med rimelig grund kan betvivles. Et eksempel har vi allerede vist. Intet ud over hans ord viser faktisk, at Munk især satte foretagendet i gang. Direkte bevis i nogen retning er ikke fundet. Hvad beretningens indirekte vidnesbyrd angår, må læseren selv afgøre, om den ligner en mands virkeliggørelse af en yndlingsplan eller en rapport fra en mand, som bedst muligt udfører sine foresattes ordrer. Vi finder det sidste sandsynligst, selv om Munk godt kan have interesseret sig for problemet og ønsket kommandoen efter beslutningen.

Kongens tidligere beskrevne indstilling forklarer fuldt, hvordan han kunne beslutte en sådan ekspedition, med eller uden andres forslag. En bevaret oplysning synes endda at vise, at tanken var fremme flere år tidligere. Blandt Munk-dokumenter i Rigsarkivet[1] findes et papir med påskriften »Mr. Haldz

NOTE 1: Indkomne Breve til Cancelliet, 1621.

Side XXX (PDF-side 41)

Engelske Styrmand hans Relation om America«, altså mester Halls, den engelske styrmands, beretning om Amerika. Papiret skal indeholde en engelsk styrmand Halls mening om en passage til Indien nord om eller gennem Nordamerika. Det er ret skødesløst formuleret, men hoveddelen lyder i engelsk oversættelse således [her gengivet på dansk]:

»Indtil 70 og 75. Dér drejer han vest eller sydvest efter havets åbenhed, fordi der uden tvivl er vand, hvor kortet viser land ved Anian og strædet. Begrundelsen er: 1. Ved sidste, nylige besøg i Grønland fandt han så stærk nordvestgående strøm, at der nødvendigvis måtte være åbent hav ved Anianstrædet. Det er heller ikke så smalt som på søkort eller globus; hvor globussen viser land, findes åbent hav og vand. 2. Det samme erfarede han nogle år tidligere på en ostindisk rejse. En indisk lods mistede kursen, og de kom i stor livsfare. De så da en lignende stærk strøm og fulgte den, da den måtte føre til åbent hav, og nåede en god havn. 3. Mange bøger og autoriteter mener, at der findes passage gennem Anianstrædet.«

Efter en henvisning til Stephanus Gomez fortsætter teksten:

»Desuden ville han forsøge vestpå på 61 og lxj grader, fordi han også dér mener, at der findes vandpassage. Efter strædet er man tæt ved Cathay, Kina og de tartariske havne og nær Ostindien. Bemærk: Dette er kun en femtedel af den anden rutes længde.«
Andre citater følger. Papiret er hverken underskrevet eller dateret og tydeligvis

Side XXXI (PDF-side 42)
ikke skrevet af Hall, men af en latinkyndig person, da latin indgår mellem det danske. Oplysningerne kom fra den engelske styrmand, uden tvivl James Hall fra grønlandsekspeditionerne 1605–1607. Ordene »Der hand wor nu seniste gang vdj Grönland«, taget bogstaveligt, indebærer en nedskrivning senest kort efter 1607. Ordlyden og fraværet af Hudsonstrædet og Hudsonbugten synes i hvert fald dårligt forenelige med så sen en dato som 1619, mange år efter Halls ophold og død. Umiddelbart synes papiret at vise, at man i visse officielle kredse tænkte på en søgen som Hudsons senere, da grønlandsekspeditionerne gav så ringe resultater i forhold til udgifterne. Det ville naturligvis gøre en sådan plan lettere at vedtage i 1619.
Før vi går videre, må nævnes, at nogle forfattere[1] fejlagtigt siger, at Munk blev udsendt for at genoprette forbindelsen med den gamle skandinaviske koloni i Grønland. Fejlen

NOTE 1: Eksempelvis Major i den værdifulde The Voyages of the Brothers Zeno, Hakluyt Society, 1873, s. LXVII.

Side XXXII (PDF-side 43)
kan føres tilbage til J. H. Schlegels forkortede tyske oversættelse af Slanges Christian IV-historie. Blandt begivenhederne i 1619 nævner Slange[1] et københavnsk grønlandskompagni, stærkt støttet af kongen, som udsendte to skibe. Efter enkeltheder om selskabet begynder han et nyt afsnit om Jens Munks udsendelse samme år med Enhjørningen og Lamprenen for at finde Nordvestpassagen. Schlegel synes at have opfattet dem som samme begivenhed og sammenfatter uheldigt:[2] »Derefter dannedes i København et grønlandskompagni, som fik store fordele af kongen og udrustede Enhjørningen og Lamprenen.« Så følger Munks rejse. Dette er uden tvivl kilden til fejlen i tyske og andre værker.
Munks udvælgelse i 1619 var naturlig, selv hvis han hverken havde foreslået rejsen eller søgt kommandoen. Han var uden tvivl den bedst egnede

NOTE 1: Slange, samme værk, s. 424.NOTE 2: Geschichte Christian des Vierten … von Niels Slangen … ins Deutsche übersetzt und in kürzerem Zusammenhange vorgetragen … von J. H. Schlegeln, København, 1757–1771, bind III, s. 126.

Side XXXIII (PDF-side 44)
fører blandt datidens danske søofficerer. Han var ikke blot modig og en erfaren praktisk sømand, hvad mange kolleger måske var i samme grad. Novaja Zemlja-rejserne havde også givet virkelig

erfaring i arktisk sejlads. Uden videnskabelig uddannelse, som han selv indrømmer i bogen, var han desuden usædvanlig begavet, udholdende, opfindsom, alsidig og pålidelig. Han var netop manden til samvittighedsfuldt og heldigt at møde de særlige sammentræf, en sådan rejse kunne bringe.
Intet vides om hans vilkår: særlig løn eller anden opmuntring, givet eller lovet ved heldigt udfald. Den eneste optegnede kongelige gunst er følgende. Han var da gift, fra ukendt år, med Katherine Adriansdatter og havde flere børn. Ved ordre af 8. april 1619[1] skulle Hans Steffenson, forstander for skolen i Sorø, optage to af Jens Munks sønner på stiftelsens bekostning, så snart pladser blev ledige.
Munk beskrev selv opdagelsesrejsen 1619–1620 i bogen

NOTE 1: Sjællandske Tegnelser, bind XXI.

Side XXXIV (PDF-side 45)
Navigatio Septentrionalis, udgivet på dansk i København i 1624 og dette binds hovedemne. Derfor skal vi ikke dvæle udførligt ved begivenhederne her. Det er nok at sige, at han i maj 1619 forlod København med den lille fregat Enhjørningen og sluppen Lamprenen. Han overvintrede ved Hudsonbugtens vestkyst i mundingen af en flod, siden en tid kaldet Munks Flod, nu Churchillfloden, for næste sommer at fortsætte undersøgelserne. Men vinteren og foråret bragte hele begge besætninger døden af skørbug undtagen Munk og to andre. Efter at være kommet sig krydsede de Atlanten i det mindre skib, mens det større måtte efterlades.
Efter en vanskelig og farlig rejse landede Munk i Norge den 20. september 1620. Besværlighederne ophørte dog ikke. En sømand, sandsynligvis fra den nye besætning, han straks skaffede, begik et mord i Bergen og flygtede. Derfor tilbageholdt myndighederne Munk og skibet, som først frigaves efter udtrykkelig kongelig ordre.[1] Skibet blev lagt op for vinteren i Bergen. Munk rejste til København, hvor han ikke

NOTE 1: Norske Tegnelser, IV, blad 187.

Side XXXV (PDF-side 46)
ankom før juledag 1620, desværre uden at have opnået noget af det håbede. Ekspeditionens fiasko må have skuffet både kongen og Munk stærkt. Ud over de mange liv, det store skib og de almindelige forsyninger skal den have kostet omtrent 5.000 rigsdaler kontant. Skuffelsen måtte blive større, fordi ulykkerne især syntes at skyldes forhold, der kunne forebygges. Havde Munk og mændene overvintret raske, kunne han måske have fundet passagen. Sygdommen, som næsten dræbte alle, måtte naturligt synes at skyldes utilstrækkelige forberedelser eller i det mindste have fået sin store dødelighed deraf.
Nødvendigheden af varmt tøj kendte Munk fra Novaja Zemlja, men han havde tydeligvis ingen forestilling om Hudsonbugtens vinter. Det var naturligt: Golfstrømmen hindrer temperaturen i hans kendte ishavsegne i at falde nær så langt som på samme nordamerikanske bredde. Han kunne

umuligt forudse, at han syd for 59 grader, ikke langt nord for hvilken han håbede at finde passagen, ville møde et langt koldere klima end i Nordnorge på 71 grader. Han var rustet til en

Side XXXVI (PDF-side 47)
nordnorsk vinter, men ikke en vinter ved Churchillfloden, hvis strenghed han ikke kendte. Bagefter ville det naturligt synes, at rigeligt pelstøj kunne have reddet ekspeditionen fra kuldens frygtelige virkninger. Han vidste godt, at en kost især af salt kød var ødelæggende i forhold til skørbug. Men uden klimakendskab havde han tydeligvis ikke forudset de store vanskeligheder med frisk kød i begyndelsen af 1620. Rigelig røget føde, som bruges meget i Nordeuropa, kunne rimeligvis have afværget faren. Endelig ville de fleste antage, at bedre lægehjælp kunne have hindret den dødelighed, som kun lige skånede tre af fireogtres liv. Mange mindre udrustningsfejl, afsløret under overvintringen, kunne også let rettes.
Hverken Christian IV eller Munk var mennesker, som let fandt sig i nederlag. Under omstændighederne var intet mere naturligt end hurtigst muligt at udsende en bedre udrustet ekspedition for at genoprette det tabte. Derfor overrasker det ikke, at en sådan hensigt omtales i den

Side XXXVII (PDF-side 48)
tidligste beretning om tiden efter hjemkomsten: La Peyrères Relation du Groenland, Paris 1647, som vi flere gange har nævnt ved grønlandsekspeditionerne 1605–1607. Han siger udtrykkeligt, s. 269, at Munk efter nogle år ønskede at gentage rejsen med håb om bedre resultat, fik flere velhavende personer interesseret og under forberedelserne søgte at undgå de fejl og mangler, den sørgelige erfaring havde lært ham. Indtil for nylig blev dette dog højst regnet for tvivlsomt, fordi det er tæt vævet sammen med en fantastisk historie om Munks død netop ved ekspeditionens afgang. Historiens urimelighed blev påvist for over hundrede år siden. Mistilliden bredte sig derfor naturligt til den anden ekspedition.
Rigsarkivets dokumenter,[1] som Lauridsen først henledte opmærksomheden på,[2] viser dog, at La Peyrère var rigtigt underrettet i det omfang, at en

NOTE 1: Indkomne Breve til Cancelliet, 1621.
NOTE 2: Jens Munks Navigatio Septentrionalis, København, 1883, s. XLVI–LI og CLVII.

Side XXXVIII (PDF-side 49)
anden ekspedition virkelig var planlagt og betydeligt forberedt, og at Munk under ledelsen søgte forbedringer på alle områder efter erfaringen. Men den var kongelig, ikke privat som hos La Peyrère, og blev forberedt straks efter hjemkomsten, ikke flere år senere. Den afgik ganske rigtigt ikke, men forklaringen om Munks død er opdigtet.
Hoveddokumentet er et ark påskrevet »Jens Munks Necessaria«. I engelsk oversættelse lyder det således [her gengivet på dansk]:

»Fortegnelse over alt, hvad jeg nu i hast kan komme i tanke om, og som kan være særligt nyttigt til denne rejse.
1. Gode lægekyndige, især mod skørbug.
2. God proviant og røget kød i stedet for saltet.
3. Godt øl til mændene, noget vin og brændevin.
4. Til folkene i [det vil sige dem, som skal blive i] landet: mel, malt, noget proviant, gryn og ærter.
5. Alle slags frø og korn.
6. Fåreskindstøj, strømper, sko, støvler, pelssko, tæpper og overfrakker.
7. Snesko [ski] til færdsel på sneen.
8. Håndværkere: smed, skomager, skrædder, murer, bødker og tømrer.
9. Bryggekar, kedler, håndkværne og nogle små møllesten.
10. Styrmand må ikke glemmes.
11. En malmkyndig og en person, der kan tegne.
12. En stor pinasse og tre norske joller.

Side XXXIX (PDF-side 50)
Der behøves dog meget til en sådan rejse, som man ikke i hast kan tænke på. Derfor beder jeg særlig om at få at vide, hvem der skal levere fornødenhederne, så jeg ikke besværer hr. kansleren for meget, og alt kan blive færdigt i god tid.
Det er særlig nødvendigt, at de, der skal blive i landet, mest er folk med forstand på jagt, fiskeri og skovfangst, så Hans Majestæt i nogen grad kan få udgifterne igen. Dette synes den mest indbringende handel og beskæftigelse og ville ikke skade nogen af Hans Majestæts landekspeditioner. Endelig må de have en vis øvrighed over sig til fremme af ret og orden.
Selv er jeg med al skyldig respekt rede til med liv og blod at tjene Hans Kongelige Majestæt, min nådige herre, hvor og når det befales, i håb om, at jeg fattige mand, min hustru og børn må forsørges, så vi har at leve af. Jeg beder også hr. kansleren lade Peter Pai eller en læge få ordre til at tage sig lidt af mig, så jeg helt kan genvinde helbredet. Gud vil belønne Eders Strenghed.«[1]

Notatet er hverken dateret eller underskrevet, men indholdet viser utvivlsomt en meddelelse fra Jens Munk om behovene til en ny ishavsrejse efter kongens udtrykkelige ordre, som synes at være kommet ret pludseligt. Som La Peyrère fortæller, søgte Munk, belært af erfaring,

NOTE 1: Det danske udtryk er det mærkelige »Strenghed«, bogstaveligt »Deres strenghed«, en tiltaleform dengang brugt i Nordeuropa og Tyskland.

Side XL (PDF-side 51)
at forbedre den første rejses udrustning. Utvetydige udtryk viser også, at han først skulle tilbage til overvintringslandet med kolonister for at åbne pelshandel eller i det mindste med folk, som skulle blive der nogen tid.

At det oprindelige mål, Nordvestpassagen, stadig skulle forfølges, ses af næste dokument: »Fortegnelse over, hvad der kræves til Nordvestpassagen eller rejsen.« Her opregnes bestilte forsyninger og leverandører, i ét tilfælde med tilføjelsen, at Munk ville give nærmere ordrer. Listen følger hans notat. Særligt nævnes skørbugsmidler fra hofapoteker Peter Payngk, notatets Peter Pai. Hans kemiske lærdom var så anset, at den videnskabselskende kejser Rudolf II engang lod ham bo hos sig. Også »gamle og erfarne kirurger med kundskab i lægekunsten« blev husket.
Et tredje dokument i samme pakke er endnu tydeligere om målet og giver en dato. Titlen er: »Forhøjelse efter Hans Majestæt

Side XLI (PDF-side 52)
kongens nådige ønske af lønnen til den besætning, som i dette år 1621 skal sejle med kaptajn Jens Munk til Nordvestpassagen.« Store forhøjelser tilbydes: Kaptajnen skulle ud over tøj få 200 rigsdaler om måneden, lige så meget som Munks normale årsløn. Antallet i hver mandskabsklasse opgives ikke. Men med kun én kaptajn og én overkanoner osv. var der sandsynligvis kun ét stort skib, omtrent som Enhjørningen. »Sluppen« må sandsynligvis være Lamprenen igen. Intet viser ekstra besætning og officerer til at hente det efterladte skib.
Forberedelserne var tydeligvis godt i gang. Hvorfor blev rejsen så ikke til noget? Lauridsen foreslår,[1] ud fra bønnen om lægehjælp, at Munks helbred var for dårligt, og at dette kan ligge bag La Peyrères oplysning om sygeleje i stedet for afrejse. Hypotesen er ikke i sig selv usandsynlig. Men Munk kan have trængt til læge ved beslutningen og alligevel være rask igen ved den planlagte

NOTE 1: Samme værk, s. LII.

Side XLII (PDF-side 53)
afrejse. Flere andre omstændigheder forklarer fuldt udsættelsen og opgivelsen uden denne antagelse. Lønforhøjelsen peger på en mulig alvorlig vanskelighed. Man kunne næppe befale mænd mod deres vilje af sted, især efter det skete. Selv med meget høj løn kunne det være svært at samle folk, Munk ville tage med. Endnu mere gjaldt det kolonisterne, hvis pelsfangst skulle give kongen noget af udlægget tilbage. Kunne den del ikke gennemføres, opgav kongen meget sandsynligt det hele.
Et tredje punkt er lige så vigtigt. Munk bad særligt om en styrmand, ikke en almindelig understyrmand, som selvfølgelig fulgte med, men en mand med særligt kendskab til de nordvestlige have. I 1619 havde han to særligt ansatte engelske styrmænd som lodser. Begge var døde, og han ønskede den vigtigste erstattet af en fuldt egnet mand. Han havde selv fundet hjem fra Churchillfloden og kunne naturligvis sejle ud igen uden hjælp. Men ud over

Side XLIII (PDF-side 54)
det skulle han søge Nordvestpassagen. Det er let at forstå, at han hertil fandt det nødvendigt at have en mand ved sin side, som af egen eller andres erfaring kendte alt, der på forhånd kunne vides om problemet og mulighederne. En sådan mand kunne meget vel mangle netop da.

Når planen først var udsat af en eller flere af disse grunde, er den endelige opgivelse også let at forklare. Kaprute-ekspeditionen til Ostindien, som Munk skulle have deltaget i, blev meget vellykket. Kongen ville næppe bruge flere penge på en usikker nordvestpassage, hvis anden rejse var udsat, indtil den almindelige handelsvej var åbnet. Desuden måtte Trediveårskrigen, begyndt 1618, optage ham. Sandsynligheden for hans inddragelse, som siden skete med ødelæggende følger, måtte tidligt stå klar. Da var hverken mænd eller penge til overs til Ishavet. Det forklarer også, hvorfor et tilbud fra Carolus Joris i 1625 tilsyneladende ikke blev taget op, blandt andet om

Side XLIV (PDF-side 55)
at hente de kanoner hjem, Jens Munk havde efterladt med det store skib i Port Churchill.[1]
At mandskab til så fjerne rejser var svært at skaffe, synes bevist ved en hændelse under Munks første kendte opgave efter Hudsonbugten. I efteråret 1621 blev han sendt

NOTE 1: Joris var sandsynligvis den kendte hollandske kartograf, som allerede i 1615 var styrmand i Davisstrædet, se S. Müller, The Arctic North-West Passage, Amsterdam, 1878, s. VII. Vi skal omtale ham igen som kartograf i tillæg A. Tilbuddet findes i en islandsk embedsmands rapport i Rigsarkivet, Indkomne Breve til Cancelliet, 1625, her oversat: »År 1625 den 7. september var mester Jorris på Bessestad i Island og oplyste følgende: Han var grønlandsstyrmand for admiral Adrien Diricksen Leffuerstein, som nu ventes hertil. De havde aftalt at sejle sammen til Grønland og mødes til forsyning i Havnefjord på Island. Mester Jorris fortæller, at de i Grønland fik 170 tønder sølvmalm, som de mener indeholder guld, samt mange enhjørningehorn på tilsammen næsten 200 pund. Han tilbyder Hans Majestæt sin tjeneste til sådanne rejser og at hente kanonerne, Munk efterlod i Amerika. Udfærdiget som ovenfor. Mester Jorris Carolus, egenhændigt.« På en påklæbet seddel står: »Dette er en rigtig kopi af de ord, mester Jorris bad mig nedskrive og egenhændigt underskrev med ønske om forelæggelse for Hans Kongelige Majestæt. Til vidnesbyrd har jeg underskrevet egenhændigt. År 1625.«

Side XLV (PDF-side 56)
til Holland for at hverve folk til Ostindisk Kompagni. For at lette arbejdet fik han kongelig fuldmagt til at love enhver undersåt, som var flygtet fra landet for ulovlige handlinger, fri benådning og sikker hjemkomst mod at tage tjenesten, undtagen mordere og andre grove forbrydere. Hvor godt det lykkedes, fortælles ikke. I 1622 kom han hjem fra Norge efter udskrivning af flådesøfolk og fik ordre til med orlogsskibet Neldebladet at konvojere ostindiefareren Waterhunden. Han fulgte den sikkert til De Kanariske Øer. På hjemvejen mødte han en dansk eskadre med kongen på vej til Norge. Kongen befalede ham at følge flåden, og han kom først hjem i august.
I 1623 fik Munk alvorlige familieproblemer, måske på grund af sine hyppige fravær. Han måtte skilles fra sin hustru, hvilket gav betydeligt retsligt arbejde. Dette var sandsynligvis grunden til, at Sorøskolens forstander nu fik ordre til straks at optage de to sønner, der havde haft pladser reserveret siden 1619. En tredje søn skulle desuden optages ved næste ledighed.[1] Munks

NOTE 1: Sjællandske Tegnelser, XXII, blad 223.

Side XLVI (PDF-side 57)

familieproblemer hindrede dog ikke aktiv kongelig tjeneste. En bevaret ordre til Københavns magistrat kræver ligefrem skilsmissesagen fremskyndet, fordi kongen behøvede Munk til søs.[1] Han blev sendt med fire skibe til Nordnorge og Lapland for at standse russiske overgreb mod dansk skibsfart og handel. Han synes at være gået måske for kraftigt frem og fremkaldte russiske klager, især fordi han i Kola opkrævede en stor sum som sikkerhed for danske købmænds krav. Ifølge biografien fra 1723 krydsede han fra 1. maj til 26. august og hjembragte godt bytte til kongen. Lapperne, landets indbyggere, som var kommet under russisk herredømme, skadede han ikke, men behandlede venligt. En kort dagbog fra rejsen er bevaret.[2]

I 1624 udkom Navigatio Septentrionalis om Hudsonbugtrejsen, men Munk selv var stadig på farten. I februar blev han sendt

NOTE 1: Sjællandske Tegnelser, XXII, blad 369.NOTE 2: Se omtalen af håndskriftet til Navigatio Septentrionalis i kommentaren.

Side XLVII (PDF-side 58)

til Pommern og nabolandene for at hverve skibstømrere. Straks efter hjemkomsten måtte han til Mecklenburg med en stor pengesum til kongens bror Ulrik, biskop af Slesvig og Schwerin, hvilket han udførte med held. I maj fik han tre skibe til Nordsøen, igen mod sørøvere og ulovligt fiskende udlændinge, men med ordre til at skåne russerne. Behovet for dette politiarbejde var stort. En anden eskadre virkede langs Sydnorge, mens Munk var længere nordpå.

I februar 1625 fik han 100 rigsdaler mere i løn og kom snart i virksomhed igen. Samme år begyndte krigshandlingerne. Christian IV var ud over konge af Danmark og Norge også tysk fyrste som hertug af Holsten og blev derved draget ind i Trediveårskrigen på de protestantiske staters side. Kampene foregik til lands, men flådeafdelinger skulle hindre kejserlige søforsyninger. To blev udsendt i efteråret 1625. Munk blev i hast kaldt til at udruste seks skibe, som han skulle føre som admiral,

Side XLVIII (PDF-side 59)

stationeret på Weser. Kansleren bad ham i brevet[1] skynde sig til Roskilde, hvor han selv opholdt sig, sandsynligvis fordi pest stadig hærgede København. Han skrev: »Hvad sygdommen angår, behøver De næst Guds hjælp ikke frygte. Skibene skal mest bemandes med friske og raske folk.« Brevet var dateret 10. august. Før septembers udgang var Munk på sin station. Han førte igen Neldebladet; blandt de andre var grønlandsskibet Trost og Lamprenen fra Hudsonbugtens hjemrejse. Sidstnævnte gik imidlertid tabt med alle mand under ukendte omstændigheder. Begge skibe fra 1619 gik således til sidst tabt under hans kommando.

I oktober kom Munk til København med de fleste skibe. Andre overvintrede på Weser under Peter Kieldsen, som havde været med Lindenow i Grønland i 1605. Munk genoptog kommandoen i foråret

1626. Det er hans sidste kommando i biografien fra 1726, uden tvivl fordi dagbøgerne ikke gik videre, som forfatteren udtrykkeligt siger. Fra Slange og andre kilder ved vi dog, at Munk i 1627

NOTE 1: Sjællandske Tegnelser, XXVII, blad 91.

Side XLIX (PDF-side 60)
atter var på Weser, først som næstkommanderende under admiral Henrik Wind, senere selv som admiral, da Wind blev sendt til Elben.
I 1628 sluttede Munks livsbane. Vi har nævnt La Peyrères romantiske dødshistorie. Da anden Hudsonbugtrejse var færdigforberedt, skal kongen have bebrejdet Munk dødsfaldene på den første, som om de skyldtes hans dårlige ledelse. Munks frimodige svar skal have ophidset kongen til at støde ham i maven med stokspidsen. Munk tog det efter sigende så nær, at han lagde sig i krænkelse og sultede sig ihjel.[1] La Peyrère giver ikke
NOTE 1: Den franske originaltekst [her oversat]: »Kaptajn Munk aflagde regnskab for rejsen til sin herre kongen, som modtog ham som en, man havde troet fortabt. Man skulle tro, at ulykkerne nu var til ende, men hændelsen er mærkelig og fortjener at kendes. Efter nogle år i Danmark og lange overvejelser om fejlene fra ukendskab til steder og forhold og muligheden for Østpassagen fik han lyst til at gentage rejsen. Han kunne ikke gøre det alene og fik fremtrædende adelsmænd og ansete borgere med. De dannede et betydeligt selskab og udrustede to skibe under ham. Han havde taget højde for alle første rejses ulemper og uordener og var netop ved at

Side L (PDF-side 61)
sin kilde. Han må dog være vildledt, og historien er blot en af hans mange fejl, hvis mulige årsager vi har omtalt andetsteds.[1] Bogens mange gengivelser gjorde den alligevel almindeligt troet, også i Danmark efter oversættelsen i 1732.[2] Selv den ansete historiker Ludvig Holberg gentog den.[3] Han giver den ganske vist kun for, hvad den er værd, men burde have vidst bedre end at gentage den som mulig sandhed. Slange, hvis værk udkom fire år før Holbergs, skriver om dødsfaldet:[4] »Dette års historie

NOTE 1 fra foregående side, fortsat: gå om bord til den anden rejse, da kongen spurgte om afrejsedagen. Under samtalen bebrejdede han Munk, at mandskabet var omkommet ved hans dårlige ledelse. Kaptajnen svarede lidt brysk, hvilket vrede kongen, som stødte stokspidsen i hans mave. Kaptajnen gik dybt krænket hjem i seng og døde ti dage efter af sorg og sult.« Relation du Groenland, s. 268–271.NOTE 1: Se bind I, indledningen, s. XXII.NOTE 2: Se bibliografien, s. LX. I den hollandske Drie Voyagien Gedaen na Groenlandt, s. 10, vises samtalen mellem den siddende konge med scepter og Munk stående foran ham i fuld rustning.NOTE 3: Dannemarks Riges Historie, 1753, bind II, s. 668.NOTE 4: Slange, Kong Christian den Fjerdes Historie, 1749, s. 643.

Side LI (PDF-side 62)

[1628] må nu afsluttes med omtale af den tapre og berømte søfarer kaptajn Jens Munks død den 3. juni, få dage efter at han havde vist tapperhed på flåden under Pros Mund.« Schlegel siger i sin forkortelse af Slange om La Peyrère:[1] »Først må jeg bemærke, at hans udaterede dødshistorie efter rygter, gentaget af Holberg, er forkert. Munk døde midt under kejserkrigen den 3. juni 1628, få dage efter tapper indsats i en søkamp. Han kan derfor umuligt have tænkt på en grønlandsrejse eller være død af krænkelse over kongens påståede behandling. Tilegnelsen til kongen foran rejseberetningen viser fuld sikkerhed om kongens tilfredshed.«
Om døden siger Schlegel også:[2] »Efter grønlandsrejsen var Munk hvert år i kongens tjeneste. Det styrker bemærkningen i note 125 mod den formodede dødsårsag. Holberg havde næppe anden kilde

NOTE 1: Geschichte König Christian des Vierten, 1771, bind III, s. 126, note 125.NOTE 2: Samme værk, s. 231, note 246.

Side LII (PDF-side 63)
end La Peyrère, som ganske vist som nysgerrig rejsende lærte meget i København, men kan have misforstået eller husket meget ufuldstændigt.« Flere beviser kunne let samles. Forberedelserne til ny rejse i 1621, straks efter hjemkomsten, afgør naturligvis sagen. Men det behøves ikke; siden Schlegel har ingen alvorlig forfatter troet historien.
I 1628 virkede en stor dansk flåde i Østersøen under kongen selv. Måske viser en cirkulær kaptajnsordre, at Munk regnedes blandt de vigtigste chefer: Den står i kancelliregistret som egenhændigt sendt af kongen til Munk, med tilføjelse om kopier til alle de andre.[1] Hans kommandoer og bevægelser i sidste leveår er dog noget usikre. Tidligt var han på Den Flyvende Fisk. I april synes han at være kommet til København på Hummeren, af ukendt grund. Ved hans død lå flåden ud for Stralsund, som blev holdt

NOTE 1: Sjællandske Registre, XVIII, blad 294.

Side LIII (PDF-side 64)
af borgerne og danske styrker mod Wallensteins kejserhær. Den ikke nærmere angivne kamp, hvor Munk ifølge Slange udmærkede sig, kan have fundet sted sidst i maj. Arnheim eller Arnim, belejringsstyrkens chef, hørte om påtænkte søforstærkninger og søgte at standse dem med soldaterbemandede både. Den danske flåde forhindrede det efter en skarp kamp. Var Munk med, blev han sandsynligvis brugt. Det ville være få dage før døden, hvis Slanges dato er rigtig.
Biografien fra 1723 giver også den 3. juni, Munks fødselsdag, efter en optegnelse fra svogeren,[1] men datoen synes forkert. Det er påpeget,[2] at hustruen ifølge rentekammerregnskabet fik hans løn til Sankt Hans, den 24. juni, »da han døde«. Nikolaj Kirkes register i København angiver begravelsen i kirken til

NOTE 1: Det må være broren til Munks anden hustru, Margrethe Tagesdatter, datter af den norske dommer Tage Eriksen. Hun overlevede ham. Vielsesåret synes ukendt, og han havde ingen børn med hende.NOTE 2: H. D. Lind, Christian den Fjerde m.m., København, 1889, s. 196.

Side LIV (PDF-side 65)

den 3. juli 1628. Måske forenes oplysningerne ved, at han blev syg kort efter den nævnte indsats og døde den 23. juni, som en skrivefejl gjorde til den 3. Derved kan både biografen og Slange, måske efter ham, være vildledt. Blev liget ført til København, passer begravelsen den 3. juli godt.

Intet mindesmærke i Nikolaj Kirke er optegnet. Har der været et, må det være forsvundet ved branden i 1795, som ødelagde kirken undtagen det store røde murstenstårn, der stadig præger bymidten. Heller intet portræt af Munk kendes.

Således var hovedbegivenhederne i Jens Munks liv. De viser stor og alsidig dygtighed, mod, energi og sømandserfaring samt en usædvanlig grad af kongens tillid og medborgernes agtelse.

Side LV (PDF-side 66)

II. Bibliografi over tidlige beretninger om Munks liv og rejse

Jens Munks egen beretning om Hudsonbugtrejsen 1619–1620, den eneste oprindelige, vi har, udgav han selv i København i 1624 som Navigatio Septentrionalis.[1] Den er illustreret med et kort over Grønland, Davisstrædet,

NOTE 1: Den fulde titel lyder [her gengivet med nutidig dansk stavning]: »Navigatio Septentrionalis. Det er: Relation eller beskrivelse om sejlads og rejse på denne nordvestiske passage, som nu kaldes Nova Dania, igennem Fretum Christian at opsøge. Hvilken rejse vor allernådigste herre, kong Christian den Fjerde, i året 1619 nådigst berammede og til dens undersøgelse udsendte Hans Majestæts skibskaptajn Jens Munk og hans medfølgende folk, som i alt var fireogtres personer, med to af Hans Majestæts skibe, Enhjørningen og jagten Lamprenen. Samme sejlads er efter medgivet nådigst instruktion i underdanigst lydighed forsøgt så vidt muligt, men kaptajnen er efter udstået stor fare med jagten kun selv tredje igen kommet hjem til Norge. Med omtale af alle omstændigheder, kurs, kås og hændelser vedrørende farvandet og rejsens forhold, flittigt observeret af førnævnte Jens Munk på ud- og hjemfarten og udgivet på tryk efter Hans Majestæts nådigste behag. Sirak 43: Navigantes mare, enarrant ejus pericula. De, som færdes på havet, fortæller om farerne, og vi, som hører det, undrer os osv. Trykt i København hos Henrich Waldkirch, år 1624.« En gengivelse af titelbladet står foran vor tekstoversættelse, se s. 1. Bogen er en lille kvart, 7½ gange 6 tommer, upagineret, med arksignaturer A til HIII inklusive titel. Kortet skal stå over for CIII, hvor en hånd henviser til det. De to træsnit, mærket henholdsvis stjerne og kors, skal stå over for BIIII og CIIII, hvor tilsvarende mærker findes i teksten.

Side LVI (PDF-side 67)

Hudsonstrædet og Hudsonbugten samt med to træsnit. Efter tidens skik vises forskellige begivenheder her side om side uden inddeling, selv om de indtraf på helt forskellige tidspunkter. Originaludgaven synes nu meget sjælden. Intet offentligt bibliotek her i landet synes at eje den.

En anden udgave, genoptryk af originalen med en tilføjet Munk-biografi, udkom i 1723.[1] Stavningen er noget moderniseret, men teksten skæmmes af adskillige trykfejl. Kortet er kopieret, men træsnittene mangler. Alligevel er udgaven overordentlig værdifuld på grund af biografien om

NOTE 1: Titelbladet svarer, bortset fra mindre ændringer og moderniseret stavning, til originalens indtil »udi Tryck Publiceret«. Derefter følger: »1624. Og nu anden gang efter manges Forlangende til Trykken befordret, og med forbemelte Capitains Liv og Levnets Beskrivelse, extraheret af hans egenhændige skrevne Journaller, formeret. Kiøbenhavn, Trykt udi Kongl. Majestets privilegerede Bogtrykkerie, 1723.« Det vil sige, at bogen nu på manges anmodning genudgives og udvides med levnedsskildringen efter egne dagbøger. Skriftstedet er flyttet til titelbladets bagside. Bogen er en lille pott-oktav, omtrent 6½ gange 4 tommer. Indhold: titelblad s. 1–2; foldekort; forord som henvendelse til kongen s. 3–7; Munks beretning s. 8–72; biografi som tillæg s. 1–24.

Side LVII (PDF-side 68)

Munk, som hovedsagelig skal være uddraget af hans egne dagbøger. Det tyder på, at den anonyme udgiver var slægtning eller ven af familien. Nu er næsten alle Munks papirer forsvundet. Uden biografien ville vi næsten intet vide om ungdommen. Også fra de senere år, da han var kendt i Danmark, bevarer den mange interessante enkeltheder, som ikke kendes andetsteds. British Museum ejer denne udgave, signatur C.32.b.25.

En tredje udgave, et nøjagtigt genoptryk af 1624-udgaven med indledning og noter af P. Lauridsen, udkom i København i 1883.[1] Originalkortet og det andet træsnit er gengivet, og et kort over Hudsonstrædet og Hudsonbugten efter nutidig viden er tilføjet sammen med en fotolitografisk faksimile af Munks håndskrift. Værdien ligger især i de interessante nye oplysninger, Lauridsen har fundet i Rigsarkivet.

Munks egenhændige håndskrift til størstedelen af bogen er bevaret. Vore bemærkninger hertil udsættes dog, indtil vi

NOTE 1: Jens Munks Navigatio Septentrionalis. Med Indledning, Noter og Kort. Paa ny Udgiven af P. Lauridsen. Kjøbenhavn, 1883. Oktav, LVI + 58 + [8] sider.

Side LVIII (PDF-side 69)

har forelagt den trykte tekst, som det må sammenlignes med. Det beskrives og drøftes i kommentaren.

Navigatio Septentrionalis er indtil nu aldrig oversat til andre sprog. Indholdet er kun blevet almindeligt kendt på anden hånd gennem samme værk som Lyschanders Grønlandske Chronica, nemlig Isaac de La Peyrères Relation du Groenland. Vi har omtalt bogen ved de danske

grønlandsrejser 1605–1607,[1] men gemt en udførlig omtale hertil. Den er især vigtig for Munks Hudsonbugtrejse, som La Peyrère medtog under Grønland, fordi navnet dengang ikke sjældent gjaldt alt land nord for Hudsonstrædet.
Som nævnt samlede han stoffet under opholdet i Danmark 1644–1645 som medlem af den franske ambassadør de la Thuilleries følge. Det gav fremragende forbindelser. En hovedkilde var den lærde Wormius, som han brevvekslede med i flere år. Alligevel skæmmes bogen af talrige unøjagtigheder, uden tvivl dels på grund af hans manglende danskkundskaber, men nok også

NOTE 1: Bind I, indledningen, s. XXII.

Side LIX (PDF-side 70)
fordi han tydeligvis især ønskede at skrive underholdende. Nogle dårligt begrundede udsagn førte til alvorlige fejl om Munk og rejsen, almindeligt godtaget på grund af bogens store udbredelse. Vi vil derfor omtale kendte udgaver, genoptryk og oversættelser.
Originalen udkom i Paris i 1647.[1] Forfatternavnet mangler, men de første linjer viser, at han også skrev Relation de l'Islande, hvor navnet står. Bogen er derfor kun formelt anonym. Den har et Nordatlant- og Hudsonbugtkort især efter Munk og en foldeplanche med grønlændere, både m.m. og et narhvalkranium, som viser »hornets« virkelige natur. Tegningerne kom fra Wormius, som havde bestemt dem til Museum Wormianum, hvor de siden blev indsat, Leiden og Amsterdam 1655. Relation du Groenland blev genudsendt i 1663,[2]

NOTE 1: Relation du Groenland. A Paris: Chez Augustin Courbé, dans la petite Salle du Palais, à la Palme. M.DC.LVII. Avec Privilège du Roy. Oktav. Otte indledende blade inklusive titel; tekst s. 1–278; privilegiet, fire sider; foldekort over for s. 1 og foldeplanche med figurer over for s. 144. [Årstallet i den citerede titel står således i kilden.]NOTE 2: Kun titelbladet er genoptrykt. Nogle eksemplarer har adressen: »Chez Thomas Jolly, dans la petite Salle des Merciers du

Side LX (PDF-side 71)
og genoptrykt i 1715 med kort og illustrationer i første bind af J. F. Bernards Recueil de Voiages au Nord,[1] hvoraf mindst én senere udgave findes. En dansk version påbegyndtes i 1732,[2] men standsede efter første bind med La Peyrères Island og Grønland. Det er deres eneste danske oversættelse. Kort og illustrationer blev ikke gengivet.
NOTE 2, fortsat fra foregående side: Palais, à la Palme, et aux Armes de Hollande. MDCLXIII.« Andre har: »Chez Louis Billaine, au second Pillier de la grand Salle du Palais, à la Palme, & au grand César« osv. Boghandlernes fællesskab fremgår af den fælles udgivelsestilladelse.NOTE 1: Recueil de Voiages au Nord, contenant divers mémoires très utiles au commerce et à la Navigation. Amsterdam, Jean Frédéric Bernard, på Rokin ved børsen, 1715, duodecim, bind I–V. En udvidet tibindsudgave findes, med bind I fra 1731. La Peyrères tekst fylder s. 85–187 i førsteudgaven og har særskilt titel: Relation du Groenland. Contenant l'Histoire des Voyages des Danois pour la

découverte de cette Terre, Amsterdam, Bernard, samme adresse, 1715. I 1731 mangler særtitlen, og teksten står s. 61–186.NOTE 2: Et samlet Udtog Paa de Reyser, Som Norden paa Ere foretagne, Udi hvilket indeholdes adskillige Beretninger, Som ere Til synderlig Nytte og Underretning baade for Handelen og Seyladsen. Udi det Franske Sprog først forfattet. Siden udi det Danske Sprog oversat, og med adskillige Historiske, Geographiske, og andre Anmærkninger saa og Registre formeret. Første Part. Kiøbenhavn, trykt udi Hans Kongl. Majestæts privil. Bogtrykkerie, 1732. Oktav. Grønlandsteksten står s. 117–299. Særtitlen er oversat, men uden trykkeroplysning.

Side LXI (PDF-side 72)
Den tidligste tyske oversættelse udkom i 1650 som Hulsius-samlingens seksogtyvende og sidste del.[1] Den er noget forkortet: personlige henvisninger, Spitsbergen-notater m.m. mangler. Til gengæld indledes Munk-rejsen med en lang Hudson-omtale efter Gerritsz. En særlig overskrift gør rejsen til bindets hovedindhold. Kortet er kopieret med nogle navne på tysk, andre på latin. Nogle illustrationer gentages også, men de små narhvalkranier erstattes af meget store tegninger på tre plancher. Ud over oversættelsen findes en Spitsbergen-beskrivelse med nogle af La Peyrères oplysninger og en afhandling om hvalfangst.

NOTE 1: Die XXVI. Schiff-Fahrt … [Titlens indhold på dansk:] »Beskrivelse af en højst møjsommelig og ganske farlig rejse, foretaget af den søkyndige kaptajn Johann Müncken i 1619 og 1620, efter befaling fra afdøde kong Christian IV af Danmark og Norge med to skibe til Hudsonstrædet for at undersøge, om der dér fandtes et stræde mellem Grønland og Amerika og dermed passage til Ostindien. Med forudgående tydelig forklaring af det gamle og nye Grønland, særligt nyttig for rejsebeskrivelsen.« Frankfurt am Main, Christoph Le Blon, 1650, kvart. Fire indledende blade inklusive titel og s. 1–63, med kort og ti plancher, hvoraf fire til hvalfangstafhandlingen. Oversættelsen fra La Peyrère slutter s. 49.

Side LXII (PDF-side 73)
Denne tyske version blev i mere eller mindre forkortet form oversat til hollandsk og trykt i Amsterdam som Drie Voyagien Gedaen na Groenlandt m.m.[1] Dateringen er usikker. Stoffet er mærkeligt omordnet. Først kommer Munks rejse som Journaal van Joan Monnick, s. 3–11, svarende til Hulsius s. 36–45; dernæst hvalfangsten s. 11–15, Hulsius s. 55–60; så Voyagie na Groenlandt door Marten Forbisser, s. 15–18, hos Hulsius

NOTE 1: Drie Voyagien Gedaen na Groenlandt … [Titlens indhold på dansk:] »Tre rejser til Grønland for at undersøge, om man kunne sejle gennem Hudsonstrædet og finde passage til Ostindien. Alle på anmodning af Christian IV, konge af Danmark osv.; den første ved Joan Monnick, den anden ved Marten Forbisser, den tredje ved Gotske Lindenau. Desuden en beskrivelse af hvalfangstens fremgangsmåde og en kort Grønlandsbeskrivelse med indbyggernes skikke og egenskaber.« Amsterdam, Gillis Joosten Saeghman, i Nieuwestraat, sædvanlig trykker af sø- og

landrejsernes dagbøger, kvart; titel og s. 3–32. Den tilhører en række lignende rejser med egne titler, arksignaturer og sidetal, men uden år. De udkom også samlet med graveret titel som Verscheyde Journalen, van Zee en Landt Reysen, Mitsgaders de Beschrijvingh van de Landen en Volckeren, die gelegen syn onder den kouden Noordt-Pool, Amsterdam, Saeghman. Rækken fortsætter Verscheyde Indische Voyagien: Met de Beschrijvingen van Indien, første del, samme udgiver. Denne førsteserie begynder med årstallet 1663, tilsyneladende samlingernes eneste trykte udgivelsesår.

Side LXIII (PDF-side 74)

s. 24–26. Derefter følger rejserne 1605–1607 som Journael van den Admirael Gotske Lindenau, s. 18–24, Hulsius s. 26–35. Til slut er Beschryvingh van Groenlandt med landet, oldhistorien og eftersøgningsrejserne til slutningen af det sekstende århundrede, s. 25–32, forkortet fra Hulsius s. 6–21. Bindet er smukt illustreret, men hverken originalkort eller originaltegninger gengives.

En fuldstændig tysk oversættelse af H. Sivers kom i Hamburg i 1674: Bericht von Gröhnland gezogen aus zwei Chroniken m.m.[1] Rækkefølgen er bevaret, men stoffet deles med passende overskrifter i to bøger på fjorten og tolv kapitler. Første bog behandler Grønlands oldhistorie, svarende til La Peyrères første 117 sider; anden omfatter resten. Kort og øvrige illustrationer er

NOTE 1: Bericht von Gröhnland, gezogen aus zwei Chroniken … [Titlens indhold på dansk:] »Beretning om Grønland, uddraget af to krøniker, en gammel islandsk og en ny dansk, sendt på fransk til de la Mothe le Vayer af en unavngiven forfatter og trykt i Paris hos Augustin Courbé i 1647. Nu på tysk og for lettere brug opdelt af Henrich Sivers.« Hamburg, Johan Nauman og Jürgen Wolff. Trykt i Kristi år [intet årstal angivet i citatet]. Kvart, fire indledende blade inklusive titel og s. 1–70 med kort og illustrationer.

Side LXIV (PDF-side 75)

kopieret med kortnavnene på latin. Ligesom 1650-versionen blev også versionen fra 1674 oversat til hollandsk og trykt i 1678, udvidet med historiske og andre kapitelnoter og selvstændige stykker om Novaja Zemlja og Spitsbergen. Titlen er Nauwkeurige Beschrijvingh van Groenland m.m.[1] Kortet og en af originalens illustrationer

NOTE 1: Nauwkeurige Beschrijvingh van Groenland Aen Heer De la Mothe le Vayer … [Titlens indhold på dansk:] »Nøjagtig Grønlandsbeskrivelse til de la Mothe le Vayer i to bøger. Første om det gamle, nu tabte Grønlands beliggenhed, opdagelse, bosættelse, beskrivelse, frugtbarhed, planter, dyr, havvidundere osv. Anden om det nye Grønland, fundet under søgen efter det gamle, dets beskrivelse, de vildes egenskaber og andre mærkværdigheder. Med kort omtale af rejserne efter det gamle Grønland ved M. Forbeisser fra England i 1577, Gotzke Lindenauw fra Danmark i 1605 og 1606, Karsten Richards i 1601 og Københavns grønlandsselskab i 1636. Med dagberetning om den danske kaptajn Johan Muncks forunderlige oplevelser under søgen efter vejen mellem Grønland og Amerika til Ostindien samt korte beretninger om de hollandske og zeelandske skibsudrustninger til Novaja Zemlja i samme hensigt og om syv, endnu syv og atter syv personers overvintring på Spitsbergen osv. Oversat og gennemgående udvidet med historiske tillæg af S. de V.« Amsterdam,

Jan Claesz. ten Hoorn, boghandler over for Oude Heeren Logement, 1678, kvart. Fire indledende blade inklusive graveret titel og s. 1–128. La Peyrères tekst står s. 1–103, delvis. Kortet er kopieret; originalens grønlændertegning indgår i det graverede titelblad, hvor de vises midt i en

Side LXV (PDF-side 76)
er gengivet, kortet med navnene for størstedelens vedkommende på hollandsk, men enkelte på latin. Kapiteloverskrifterne er i nogle tilfælde ændret lidt, og det tiende kapitel i anden bog af Sivers' oversættelse er delt i to, idet beskrivelsen af Spitsbergen udgør et særskilt kapitel med nummer elleve. Derefter følger beretningerne om Munks rejse til Hudsonbugten og om hans planlagte anden rejse og død, ligesom i Sivers' udgave, hvor de er nummereret som kapitel XI og XII; i den hollandske udgave har de imidlertid slet ingen numre.
Det følgende år, 1679, blev hele dette bind oversat til tysk og trykt i Nürnberg under titlen Ausführliche Beschreibung des theils bewohnt-theils unbewohnt-sogenannten Grönlands osv.,[1] som er den tredje

NOTE 1, fortsat fra foregående side: prægtig skov; de øvrige figurer er derimod ikke gengivet. Der findes dog en foldeplanche som illustration til afhandlingerne om Spitsbergen.NOTE 1: Ausführliche Beschreibung des theils bewohnt-theils unbewohnt-sogenannten Grönlands, in zwey Theile abgetheilt … [Titlen fortsat på dansk:] »Den første om det gamle, nu tabte Grønlands beliggenhed, opdagelse, indbyggere, frugtbarhed, planter, dyr og havvidundere. Den anden om det nye Grønland, fundet under søgen efter det gamle, de vildes egenskaber og mange andre mærkværdigheder. Med en kort oversigt over de sælsomme rejser, som M. Forbeisser, Gotzke Lindenau, Christian Richard og det københavnske grønlandsselskab i forskellige år foretog for at genfinde det gamle Grønland. Med tilføjelse af dagbogen fra et dansk skib, som søgte gennemsejlingen mellem Grønland og Amerika, samt et kort indhold af og de sælsomme hændelser ved den hollandske og zeelandske skibsudrustning til Novaja Zemlja i samme hensigt; tillige en beretning

Side LXVI (PDF-side 77)
tyske oversættelse af Relation du Groenland. På kortet er de hollandske navne imidlertid bevaret.
Den første engelske oversættelse af La Peyrères Relation blev udgivet af Churchill i 1704[1] under titlen An Account of Greenland. Den ledsages af en lidt formindsket kopi af kortet og af kopier af de øvrige originale illustrationer, samlet på én planche, så de passer til bindets format. Navnene på kortet er på engelsk.
Et meget udførligt uddrag, der kan betegnes som en forkortet oversættelse, dog uden Munks rejse, indgår i indledningen til en engelsk oversættelse af Hans Egedes værk om Grønland, hvis anden udgave udkom i 1818.[2]
En fuldstændig oversættelse af La Peyrères tekst blev udgivet af Hakluyt Society i 1850,

NOTE 1, fortsat fra foregående side: om de forunderlige hændelser, som overgik tre gange syv personer, der opholdt sig vinteren over på Spitsbergen og ved Mauritiusbugten, og om deres elendige død. Beskrevet og gennemgående forklaret og udvidet med forskellige historiske tillæg af S. von V.« Nürnberg, hos Christof Riegel, 1679. Graveret titelblad, tre indledende blade inklusive titelblad og 131 sider; kort og én planche.NOTE 1: Collection of Voyages and Travels, bind II, 1704, s. 447–475. Værket findes i flere senere udgaver.NOTE 2: A Description of Greenland, by Hans Egede … A New Edition, with a Historical Introduction and a Life of the Author. Anden udgave, London, 1818, oktav.

Side LXVII (PDF-side 78)

ledsaget af en kopi af kortet i dets originale form.[1]

Afslutningsvis kan vi nævne, at den ovenfor omtalte biografi over Munk, som udkom som tillæg til anden udgave af Navigatio Septentrionalis i 1723, blev genoptrykt af C. P. Rothe i 1753;[2] og at den, udvidet med enkelte oplysninger fra andre kilder, også udgør hovedindholdet af R. Nyerups Munk-biografi[3] såvel som af alle senere biografier.[4]

NOTE 1: I A Collection of Documents on Spitzbergen and Greenland, udgivet af Adam White, London, 1850, oktav, s. 175–249. Titelbladet fra genudgivelsen i 1663 er genoptrykt, og tekstens første afsnit er skilt fra resten og trykt som et forord. Kortet er gengivet, men de øvrige illustrationer er ikke.NOTE 2: Brave Danske Mænds … Eftermæle, af C. P. Rothe, København, 1753, oktav, bind II, s. 525–554.NOTE 3: Archiv for Historie og Geographi, udgivet af J. C. Riise, København, 1821, bind II, s. 1–31.NOTE 4: Alle de ovennævnte udgaver, oversættelser og uddrag af La Peyrères Relation du Groenland bidrog til at udbrede og fastholde de mange fejlagtige oplysninger om Munks rejse, som findes i originalværket. I Danmark fik disse fejl naturligvis aldrig større udbredelse; men selv dér blev de tydeligvis til en vis grad antaget for sande. Andre steder blev La Peyrères beretning om Munks ekspedition derimod næsten uden forbehold accepteret. Hvad England angår, er der indtil nu ikke udgivet nogen udførlig beretning om Munks rejse ud over oversættelserne af La Peyrères værk i Churchills Collection fra 1704 og i Hakluyt Societys række fra 1850; de indeholder naturligvis alle originalværkets urigtige oplysninger. Der findes dog to andre, temmelig gamle og meget kendte engelske værker om arktiske opdagelsesrejser, hvori Munks rejse kort omtales, og

Side LXVIII (PDF-side 79)

III. Omtale af rejser efter en Nordvestpassage før Munks rejse

Den bemærkelsesværdige række rejser, der mellem 1576 og 1632 blev foretaget for at finde en Nordvestpassage til Cathay, udgør et overordentlig interessant og klart afgrænset kapitel i de arktiske opdagelsers historie. Rækken begyndte med

NOTE 4, fortsat fra foregående side: disse omtales mest hensigtsmæssigt her, skønt jeg indrømmer, at de egentlig ikke hører under dette afsnit. Det første er A History of the Voyages and Discoveries made in the North, oversat fra John Reinhold Forsters tyske værk, Frankfurt an der Oder, 1784, oktav; oversættelsen udkom i London, demy-kvart, 1786. Beretningen om Munk og hans rejse står s. 470–471. Skønt Forsters fremstilling åbenbart hovedsagelig er et sammendrag af La Peyrères, er den bestemt ikke udelukkende det. I stedet for at medtage La Peyrères fantastiske beretninger om Munks død oplyser Forster nemlig, at Munk senere var i Christian IV's tjeneste i 1624, 1625 og 1627, og at han døde den 3. juni 1628. Disse oplysninger giver La Peyrère ikke; hvis de ikke er hentet direkte fra 1723-udgaven af Munks Navigatio, stammer de måske fra Schlegels eller et lignende værk. Desuden identificerer Forster korrekt Munks vinterhavn med Port Churchill, hvorimod mange andre engelske forfattere har identificeret den med Chesterfield Inlet. Sandsynligvis er Forsters meget korte beretning om Munk og hans rejse, så langt den rækker, den mest korrekte og pålidelige, der indtil nu er udkommet uden for Danmark. Det andet værk er Sir John Barrows Chronological History of Voyages into the Arctic Regions, London, demy-oktav, 1818. Her findes s. 230–234 en beretning om Munks rejse, som åbenbart er afledt af La Peyrères, sandsynligvis gennem oversættelsen i Churchills Collection, men som gøres endnu mere upålidelig af yderligere urigtige oplysninger fra Barrow selv. — M. C.

Side LXIX (PDF-side 80)

Sir Martin Frobishers første rejse i det førstnævnte år og sluttede med kaptajn Thomas James', der vendte tilbage i det sidstnævnte. Derefter ophørte eftersøgningen af en passage fuldstændigt i mere end et århundrede. I denne periode på lidt over et halvt århundrede blev ikke færre end sytten rejser mod nordvest gennemført. De var alle forbundet ved deres fælles formål, og hver enkelt blev i større eller mindre grad foretaget for at følge de foregående rejsers resultater op. Følgende er en fuldstændig fortegnelse over de sytten rejser, således som beretningerne om dem er udkommet i Hakluyt Societys bind.

Den tidlige række rejser efter en Nordvestpassage

Rejse nr.	År	Befalingsmand	Beretningen udgivet af	Udgivelsesår	Bind nr.
1	1576	Sir Martin Frobisher	Admiral Collinson [1]	1867	38
2	1577	Sir Martin Frobisher	Admiral Collinson [1]	1867	38
3	1578	Sir Martin Frobisher	Admiral Collinson [1]	1867	38

Rejse nr.	År	Befalingsmand	Beretningen udgivet af	Udgivelsesår	Bind nr.
4	1585	Kaptajn John Davis	Admiral A. H. Markham	1880	59
5	1586	Kaptajn John Davis	Admiral A. H. Markham	1880	59
6	1587	Kaptajn John Davis	Admiral A. H. Markham	1880	59
7	1602	Kaptajn Geo. Weymouth	Thos. Rundall [1]	1849	5
8	1606	Kaptajn John Knight	Clements R. Markham	1877	56
9	1610–11	Kaptajn Henry Hudson	Prof. G. M. Asher	1860	27
10	1612–13	Admiral Sir Thos. Button	Miller Christy [1]	1894	88
11	1614	Kaptajn Gibbons	Miller Christy	1894	88
12	1615	Kaptajn Bylot og W. Baffin	Clements R. Markham	1881	63
13	1616	Kaptajn Bylot og W. Baffin	Clements R. Markham	1881	63
14	1619–20	Kaptajn Jens Munk	Gosch og Christy	1896	97
15	1625	Kaptajn Wm. Hawkridge	Miller Christy [1]	1894	88
16	1631	Kaptajn Luke Foxe	Miller Christy	1894	88–89

Rejse nr.	År	Befalingsmand	Beretningen udgivet af	Udgivelsesår	Bind nr.
17	1631–32	Kaptajn Thos. James	Miller Christy	1894	88–89

Kaptajn Jens Munks rejse i 1619, der som det ses er den fjerdesidste

NOTE 1: Kun delvis.

Side LXX (PDF-side 81)

i rækken, adskiller sig i én henseende fra alle de øvrige: den er den eneste, der ikke blev udsendt fra England og ledet af en englænder. Som allerede nævnt var Jens Munk dansk, og hele æren for foretagendet tilkommer Danmark. Munks rejseberetning blev ikke kendt i England tidsnok til at være til nytte for dem, der efter ham fortsatte eftersøgningen; men hans egen rejse blev foretaget med et vist kendskab til de tidligere engelske opdagelsesrejsendes resultater. For at vore læsere kan danne sig et nøjagtigt skøn over Munks rejses forhold til rækkens øvrige rejser, må vi gå tilbage og kort gennemgå forgængerne. De tidligere rejser, som har direkte betydning for Munks ekspeditioner, er ikke talrige, og de søfarendes virksomhed, der ikke som Munk søgte en passage gennem Hudsonstrædet, kan omtales med få ord.

Man plejer at tilskrive kaptajn Henry Hudson æren for i 1610–11 først at have opdaget de vigtige farvande, der nu kendes som Hudsonstrædet og Hudsonbugten. Det sker heller ikke uden grund, for som påvist andetsteds[1] var Hudson praktisk taget deres egentlige opdager. Det står dog fast, at indsejlingen til strædet sandsynligvis var kendt århundreder før det tidspunkt, da Hudson almindeligvis antages at have opdaget det;

NOTE 1: Voyages of Foxe and James, Hakluyt Society, 1894, s. vi.

Side LXXI (PDF-side 82)

og at i det mindste en del af det var blevet undersøgt og kortlagt, og bugtens eksistens angivet på søkort, mindst et halvt århundrede før dette tidspunkt.

Skønt der ikke findes noget egentligt bevis for, at nordboerne i det ellevte og tolvte århundrede kendte indsejlingen til den meget ejendommelige havarm, vi nu kalder Hudsonstrædet, er der alligevel ingen god grund til at tvivle på det. Som bekendt havde de fra deres kolonier i det sydvestlige Grønland sejlet over det nuværende Davisstræde og opdaget Labrador, Newfoundland og Nova Scotia; i det sidstnævnte land havde de endda forsøgt at anlægge bosættelser. Det er næppe muligt at tvivle på, at de i den forbindelse var sejlet nordpå langs Labradors kyst til indsejlingen til Hudsonstrædet, især da vi ved, at de på den modsatte side af Davisstrædet, altså langs Grønlands vestkyst, var nået omkring ti breddegrader længere mod nord.

Men nordboernes opdagelse af Hudsonstrædet har, hvor interessant den end er, ringe eller ingen betydning for det foreliggende spørgsmål. Skønt senere opdagelsesrejsende i området kan have kendt til den, har vi intet som helst vidnesbyrd om det, og vi kan derfor betragte deres opdagelser som nye.
Ansete forfattere har udtrykkeligt hævdet, at både Cabot i 1497 og Gaspar Corte-Real i 1501 nåede langt nok nordpå langs

Side LXXII (PDF-side 83)
Labradors kyst til at nå og endda sejle ind i Hudsonstrædet. Skønt dette på ingen måde er usandsynligt, kan vi ikke finde nogen som helst bestemt optegnelse, der støtter udsagnet.
Efter deres tid foretog portugiserne mange rejser langs Newfoundlands og Labradors kyster, sandsynligvis hovedsagelig for at fiske. Om enkelthederne ved disse rejser ved vi imidlertid praktisk taget intet, skønt vi endnu har ikke få af de kort, de gav anledning til. Det kan næppe betvivles, at en bestemt havarm på nogle af disse kort, endog på nogle meget tidlige, forestiller Hudsonstrædet.
Går vi frem til en senere tid, finder vi en stor havarm ved Labradors kyst på 60° bredde på Gerard Mercators store verdenskort fra 1569 under navnet Golfam de Merosro og på Abraham Ortelius' berømte atlas fra 1570 under navnet Baia dos Medaus, det vil sige Sandbankernes Bugt. Dr. Asher[1] har identificeret denne havarm med Hudsonbugten og dr. Kohl[2] med Ungavabugten. Vi mener dog, at ingen af disse forfatteres identifikation er mere end delvis rigtig. At havarmen på disse kort og på mange senere kort, hvortil den blev overført, skulle forestille Hudsonbugten eller Hudsonstrædet, eller endda begge dele, er sandsynligt; men vi kan bemærke, at

NOTE 1: Henry Hudson, s. clxxi.NOTE 2: Discovery of North America, s. 384.

Side LXXIII (PDF-side 84)
havarmen har en ældre historie, som er for indviklet og ligger for langt fra vort emne til, at vi kan behandle den her. Vi håber dog at kunne drøfte den udførligt ved en anden lejlighed.
Hakluyt omtaler[1] bestemt det, vi mener må være det første optegnede tilfælde af, at en søfarende sejlede ind i Hudsonstrædet, hvis oplysningen er sand. Desværre er den pågældende optegnelse uklar og stærkt mistænkelig, til trods for at Hakluyt siger, at han bygger udsagnet på en usædvanligt pålidelig portugisisk herremand. Oplysningen går ud på, at en vis Johannes Corte-Real i 1574, hvilket ifølge Hakluyt »ikke er mere end otte år siden«, under søgen efter en Nordvestpassage »på otteoghalvtreds grader fandt en stor indsejling, overordentlig dyb og bred«. Han sejlede tyve leagues sydpå ind i den, hvorefter han måtte vende om. Hvis en sådan rejse virkelig fandt sted og et sådant stræde virkelig blev opdaget, kan der ikke være tvivl om, at det var Hudsonstrædet, skønt dets indsejling ligger på 60° og ikke 58° bredde. Man kan dog ikke undgå mistanken om en fejl i dateringen, og om at den omtalte rejse i virkeligheden var Gaspar Corte-Reals i 1501. Det forekommer ikke usandsynligt, at Hakluyt kan have hørt sin hjemmelsmand sige »otte« år, hvor han i virkeligheden sagde »firs«, hvilket ville føre os

NOTE 1: Divers Voyages Touching the Discovery of America osv., 1582, indledende sider, s. 4. Se også Hakluyt Societys genoptryk, udgivet af John Winter Jones i 1850, s. 7.

Side LXXIV (PDF-side 85)
tilbage til netop tidspunktet for Gaspar Corte-Reals rejse.
Skønt der altså ikke kan være tvivl om, at Hudsonstrædet var opdaget og til dels undersøgt længe forinden, findes den tidligste pålidelige optegnelse om en indsejling i beretningen om Frobishers tredje rejse mod nordvest i 1578. Han sejlede ved den lejlighed ind i det, fordi han forvekslede det med havarmen lidt længere mod nord, der stadig bærer hans navn, og kaldte det derfor sit »Mistaken Strait«, det vil sige det stræde, han var kommet ind i ved en fejltagelse. Frobisher troede selv, at han havde opdaget en Nordvestpassage, og hævdede efter hjemkomsten, at han både kunne og ville være sejlet igennem til Stillehavet, hvis han ikke havde været bekymret for resten af flåden, som var blevet skilt fra ham. Omstændighederne forhindrede ham imidlertid i at fortsætte eftersøgningen. Da den syv år senere, i 1585, blev genoptaget under Davis, blev Frobishers »Mistaken Strait« fuldstændig tilsidesat, fordi man af grunde, der er forklaret udførligt andetsteds, mente, at det havde indsejling fra Grønlands østkyst og ikke fra Amerikas østkyst.
Davis passerede ikke desto mindre på sine tre rejser i 1585, 1586 og 1587 indsejlingen til Hudsonstrædet og bemærkede den stærke udadgående strøm, som han kaldte »the Furious Overfall«. Han anede naturligvis ikke, at dette var identisk med Frobishers »Mistaken Strait«. Også ved den lejlighed forhindrede omstændighederne, at det

Side LXXV (PDF-side 86)
blev undersøgt nærmere. Da Davis vendte tilbage til England, fandt han nemlig sit land truet af den spanske armada, og hver sømand og hvert skib behøvedes til dets forsvar.
Hvad Hudsonbugten angår, har vi intet vidnesbyrd om, at nogen søfarende på dette tidspunkt var trængt så langt ind gennem Hudsonstrædet, at han havde nået det indhav, vi nu forbinder med Hudsons navn. Alligevel fandtes der, som nævnt ovenfor, på nogle ældre kort et farvand, der omtrent indtager Hudsonbugtens plads, og som vi kun kan identificere med denne såkaldte »bugt«. Da ingen hvid mand vides at have nået den over land så tidligt, kan den være kommet på kortene som følge af oplysninger fra indianerne. På samme måde siger Cartier i beretningen om sin anden rejse i 1535,[1] at han havde hørt omtale af De Store Søers eksistens længe før nogen hvid mand faktisk nåede dem. De ovennævnte kort giver endda nogen grund til at tro, at disse beretninger om De Store Søer og Hudsonbugten først blev forvekslet og blandet sammen.
At eftersøgningen blev genoptaget, efter at Davis havde indstillet den i 1587, skyldes det initiativrige East India Company, der blev stiftet ved dronning Elizabeths privilegium den 31. december 1600. Den 24. juli 1601 blev et brev

NOTE 1: Hakluyt's Voyages, bind III, 1600, s. 225.

Side LXXVI (PDF-side 87)

fra en søfarende ved navn George Weymouth, »angående et forsøg på at opdage en nordvestlig passage til Ostindien«, forelagt på et fællesmøde i selskabet. Den 7. august blev brevets forslag vedtaget; den påtænkte ekspeditions omkostninger blev anslået til 3.000 pund. En optegnelse over alt, hvad der foregik i forbindelse med rejsens forberedelse, findes i selskabets første protokol, som for nylig er blevet udgivet.[1] Om selve rejsen har vi dog ingen anden beretning end Purchas' magre fremstilling,[2] der fejlagtigt tilskriver foretagendet Muscovy- og Tyrkietkompagnierne. Weymouth afsejlede den 2. maj 1602 og kom tilbage til England allerede den 5. august. Den hurtige hjemkomst skyldtes i høj grad et mytteri blandt besætningen. I hans uklare og utilfredsstillende rejseberetning findes lidt eller intet bemærkelsesværdigt ud over oplysningen om, at han den 26. juli sejlede ind i en havarm, som han beskriver som fyrre leagues bred, og hvori han siger, at han sejlede »hundrede leagues vest til syd«. Der kan næppe være tvivl om, at denne havarm var det nuværende Hudsonstræde, skønt Weymouth snarere synes at være kommet ind i det ved et tilfælde end med den hensigt at følge Frobishers og Davis' opdagelser i denne

NOTE 1: Se The Dawn of British Trade to the East Indies, udgivet af Henry Stevens, London, 1886, oktav.NOTE 2: Purchas his Pilgrimes, del III, s. 809–814.

Side LXXVII (PDF-side 88)

retning op. Af de allerede forklarede grunde genkendte Weymouth sandsynligvis ikke havarmen som den, Frobisher havde kaldt »The Mistaken Strait«; men han må have kendt Davis' beskrivelse af »the Furious Overfall« i Hakluyts værk.

Weymouths resultatløse rejse synes at have dæmpet East India Companys iver. Skønt man planlagde at sende ham ud igen det følgende år, utvivlsomt for at fortsætte undersøgelsen af den havarm, han havde meldt om, opstod der stridigheder, og foretagendet blev opgivet. Derefter udrustede East India Company aldrig mere helt for egen regning en rejse efter en Nordvestpassage, skønt det siden flere gange samarbejdede med andre af tidens store privilegerede handelsselskaber om sådanne rejser. I 1606 forenede det sig således med »The Company for the Discovery of New Trades«, almindeligvis kaldet Muscovy Company, om at udsende Knights ulykkelige og ganske udbytteløse ekspedition efter en passage. Skønt vi ikke ved nøjagtigt, hvad Knight havde til hensigt, var hans formål sandsynligvis at fortsætte undersøgelsen af den havarm, Weymouth var sejlet ind i i 1602. Hans egen død og den alvorlige skade på skibet forpurrede imidlertid alle hans planer.[1]

NOTE 1: Om Knights rejse, se Purchas his Pilgrimes, bind III, s. 827–831; desuden The Voyages of Sir James Lancaster and Captain John Knight, udgivet af Clements R. Markham, Hakluyt Society, 1877, s. 279–294.

Side LXXVIII (PDF-side 89)

Atter lod man nogle år gå uden noget forsøg på at følge Frobishers, Davis' og Weymouths opdagelser op. Endelig kom både lejligheden og manden. Efter tre mindeværdige, men forgæves rejser efter en Nordøstpassage til Kina i henholdsvis 1607, 1608 og 1609 vendte Henry Hudson opmærksomheden mod nordvest. I foråret 1610 afsejlede han i Weymouths gamle skib Discovery med det udtrykkelige formål at undersøge den lovende havarm nærmere.[1] Muscovy Company, East India Company og treogtyve privatpersoner, alle fremtrædende statsmænd eller ledende købmænd, bekostede ekspeditionens udrustning.
Hudsons rejse efter en Nordvestpassage, som vi hovedsagelig kender gennem Purchas,[2] er velkendt, især på grund af de vigtige opdagelser og lederens tragiske død. Hudson sejlede ind i den havarm, der nu kaldes Hudsonstrædet, den 8. juli 1610 eller omtrent på denne dato. Den 3. august nåede han efter at have undersøgt strædet i hele dets længde ind i den nuværende Hudsonbugt, så vidt vi ved som den første søfarende nogensinde. Han sejlede sydpå langs dens østkyst og lagde sit skib op for vinteren i den nuværende

NOTE 1: Se Henry Hudson the Navigator, udgivet af G. M. Asher, LL.D., Hakluyt Society, 1860, s. ccix.NOTE 2: Purchas his Pilgrimes, bind III, s. 576–608.

Side LXXIX (PDF-side 90)
Rupertbugt. Omkring den 15. juni det følgende år, 1611, var skibet igen frit, og rejsen blev genoptaget. I mellemtiden var provianten imidlertid svundet ind, og besætningen så med naturlig ængstelse på kaptajnens erklærede hensigt om at fortsætte undersøgelserne vestpå. Nogle dage senere gjorde den mytteri, satte Hudson, hans søn og seks andre i skibets chalup og efterlod dem, således som det så ofte er fortalt. Man hørte aldrig siden noget om Hudson og hans ledsagere, og mytteristerne vendte hjem ad en rute, der så vidt muligt fulgte udrejsens.
Skønt de var mænd uden troværdighed, bragte de efterretninger, som tydeligvis vakte den største interesse, da de kom tilbage til England i efteråret 1611. De kunne fortælle, at de havde sejlet seks hundrede miles vestpå i den retning, hvori man ønskede at finde en passage, indtil de var kommet ud i et stort åbent hav. De må have vidst, at dette hav ikke var Stillehavet, eller »Sydhavet«, som det dengang kaldtes, hvilket de søgte at nå. De har utvivlsomt forstået, at det var mere eller mindre omsluttet af land, skønt der faktisk ikke var set land mod vest nord for Kap Henrietta Maria på 55° bredde. Men de må have troet, at når de var nået så langt mod Stillehavet, behøvedes kun lidt for at tilbagelægge resten af vejen. Alle samtidige vidnesbyrd peger da også på, at alle

Side LXXX (PDF-side 91)
de ledende geografer dengang fuldt og fast troede, at den længe ønskede og eftersøgte passage vestpå til Kina, Japan og Indien nord om Amerika omsider virkelig var opdaget, og at der kun stod tilbage at udruste endnu en ekspedition til at gennemsejle og undersøge den nærmere.
Denne nye ekspedition blev gjort klar med mindst mulig forsinkelse og afsejlede under kaptajn, senere admiral Sir, Thomas Button så tidligt som muligt det følgende forår. Den indflydelsesrige

stilling, som de personer havde, under hvis beskyttelse den blev udrustet, vidner om den betydning, man tillagde de forventede resultater. Efter tidens skik stiftedes ved kongelig bevilling et stort handelsselskab under navnet »The Company of the Merchants of London, Discoverers of the North-West Passage«. Prinsen af Wales var dets overhoved og »øverste beskytter«, og den store Sir Thomas Smyth, der samtidig var guvernør for East India Company, var dets guvernør. Medlemmerne talte 25 rigslorder, 37 riddere, baronetter eller hofembedsmænd, 38 esquires og 188 købmænd, tilsammen ikke færre end 288 personer, der alle var fremtrædende på deres område som ledende statsmænd, filantroper, parlamentsmedlemmer eller købmænd. Selskabet fik meget vidtgående beføjelser og værdifulde privilegier, herunder et evigt monopol på handelen gennem passagen. Efter at dets første og største

Side LXXXI (PDF-side 92)

ekspedition under Button var slået fejl, gjorde selskabet flere andre energiske forsøg på at opdage en passage.[1]

Hovedformålet med Buttons ekspedition var som sagt at fortsætte Hudsons undersøgelser vestpå, indtil Stillehavet eller »Sydhavet« var nået. De instrukser, som Button fik til vejledning under rejsen, og som var udarbejdet og underskrevet af Henry, prins af Wales, viser den ubetingede tillid, man dengang havde til, at dette ville lykkes. Der blev aldrig udgivet nogen officiel eller autoritativ beretning om Buttons rejse, sandsynligvis fordi hans iagttagelser, skønt han ikke fandt passagen, stadig gav grund til at håbe, at den kunne opdages. Opdagerselskabet ønskede derfor naturligt at holde den erhvervede viden for sig selv. Vi ved, at Buttons dagbøger forblev i hans besiddelse næsten, om ikke helt, indtil hans død. Skønt han lovede Purchas at låne dem, da denne samlede sine Pilgrimes,[2] blev de aldrig sendt og er nu gået tabt. Alt, hvad vi ved om Buttons rejse, skylder vi Luke Foxes flid og videbegærlighed. Han samlede, hvad han kunne få at vide af Buttons ledsagere, og udgav det i sin North-West Fox i 1635.

NOTE 1: En udførlig fremstilling af selskabets tilblivelse og sammensætning samt et ordret genoptryk af privilegiebrevet findes i The Voyages of Foxe and James, Hakluyt Society, 1894, s. xxxviii–xlii og 642–644.NOTE 2: Purchas his Pilgrimes, del III, s. 848.

Side LXXXII (PDF-side 93)

Button afsejlede i april 1612. Selv førte han Resolution, mens ledsagerskibet Discovery, Hudsons gamle skib, blev ført af en kaptajn Ingram. Han havde mindst to af de vigtigste overlevende fra Hudsons ekspedition med sig, nemlig Bylot og Prickett. Efter at have nået Hudsonstrædets vestlige ende sejlede Button mod sydvest over bugten, forbi den sydlige ende af Southamptonøerne, der ikke synes at være blevet set af Hudson. Her gav han det særegne navn »Cary's Swan's Nest« til det næs, der stadig hedder sådan. Sidst i juli eller først i august nåede han bugtens vestkyst på omkring 60°40′ nordlig bredde ved et punkt, han kaldte »Hope's Check«, fordi hans håb om en let passage vestpå til Stillehavet her blev standset. Således blev bugtens vestkyst nået for første gang. Button sejlede

sydpå langs kysten, opdagede og navngav Port Nelson og sejlede ind dér den 15. august. Her overvintrede han under svære lidelser. Selv var han syg hele vinteren, og sygdom rev mange af hans mænd bort, hvilket til sidst fik ham til at opgive sit større skib Resolution. Om foråret sejlede han nordpå igen langs vestkysten i Discovery. På 60° bredde stødte han på en stærk tidevandsstrøm, som undertiden kom fra øst, men undertiden fra vest og tilsyneladende tydede på en passage mod vest. Derfor kaldtes stedet Hubbart's Hope efter Josias Hubert eller Hubbart, en af besætningen. Disse forhåbninger

Side LXXXIII (PDF-side 94)

skulle imidlertid blive skuffet. Han fulgte bugtens vestkyst nordpå til 65° bredde og nåede et punkt, han kaldte »Ne Ultra«, et sted i det nuværende Roe's Welcome. Overbevist om, at der ikke fandtes nogen passage mod vest dér, vendte han hjemad og fulgte Southamptonøernes sydøstkyst. Ved Hudsonstrædets vestlige ende standsede han for at undersøge et tidevand eller en strøm, som Hudsons overlevende havde meldt kom fra nordvest gennem den store åbning, der nu kaldes Foxes Kanal. Button overbeviste sig om, at en sådan strøm fandtes, og trøstede sig med håbet om en passage i den retning. Årstiden var imidlertid for fremskreden til yderligere undersøgelser, og han sejlede hjem og nåede England omkring slutningen af september 1613.

Skuffelsen i England ved Buttons hjemkomst må have været stor. Hans lange fravær, der skyldtes overvintringen i Hudsonbugten, havde ført til den tro, at han var sejlet gennem den formodede passage til Stillehavet, og havde dermed løftet de forhåbninger, Hudsons opdagelser først havde vakt, endnu højere. Buttons tilbagekomst slog alle disse forventninger hårdt til jorden. At han stadig kunne melde om håb om en vestgående passage på et nyt sted, må kun i ringe grad have mildnet skuffelsen over, at den ikke var fundet dér, hvor man så sikkert havde ventet den.

Side LXXXIV (PDF-side 95)

Alligevel var iveren hos »Company of Merchants of London, Discoverers of the North-West Passage« ikke udtømt. Straks organiseredes en ny ekspedition til undersøgelse af det tidevand eller den strøm, som både Hudsons og Buttons ekspeditioner havde bemærket. Den blev udsendt i marts 1614 under kaptajn Gibbon, en nær slægtning af Button og hans ledsager på rejsen. Foretagendet blev dog en sørgelig fiasko. Gibbon kom ikke engang ind i Hudsonstrædet, men tilbragte sommeren indespærret i isen i en af bugterne på Labradors kyst.

Gibbons fiasko kostede et værdifuldt år, og kilden til det af Button omtalte tidevand var ikke blevet undersøgt nærmere. Derfor måtte endnu en ekspedition udsendes med dette formål. I foråret det følgende år sendte det samme utrættelige selskab, eller i hvert fald nogle af dets medlemmer, atter Hudsons gamle skib Discovery af sted, denne gang under kaptajn Robert Bylot. Han havde tidligere sejlet i samme ærinde under først Hudson, så Button og Gibbon og havde som styrmand en vis William Baffin, en ung sømand med usædvanlige kundskaber og evner.

Bylot og Baffin gjorde få nye opdagelser, men foretog en omhyggelig opmåling af Hudsonstrædet og undersøgte ved dets vestlige ende, praktisk taget for første gang, indsejlingen til det store farvand, vi nu kalder Foxes

Side LXXXV (PDF-side 96)
Kanal. Herfra kom det tidevand eller den strøm, som man håbede løb gennem en passage fra Stillehavet. Det må dog indrømmes, at Bylot og Baffin ikke undersøgte Foxes Kanal grundigt nok. Da de kom ind i en af de små havarme på vestsiden, sluttede de for hastigt, at de havde nået kanalens ende, og opgav videre eftersøgning. Var de fortsat længere mod nord, kunne de have opdaget indsejlingen til Fury- og Heclastrædet, der siden har vist sig at være en virkelig »Nordvestpassage«, om end uden praktisk værdi. Bylot og Baffin foretog talrige iagttagelser af det omtalte tidevand, men fandt ikke, at det gav noget vidnesbyrd hverken for eller imod en passages eksistens.
Efter hjemkomsten udtalte Baffin lidt for tidligt og lidt for kategorisk, at der ikke fandtes nogen passage gennem Hudsonstrædet, og at en passage, hvis den fandtes andetsteds, ville blive fundet ved at undersøge Davisstrædets nordlige del.
Derfor afsejlede Bylot og Baffin igen det følgende år, 1616, under samme beskyttelse og i samme skib, denne gang for at undersøge Davisstrædet. Deres rejse var i visse henseender overordentlig vellykket og førte til opdagelsen af det, der siden har heddet Baffinbugten. Da den imidlertid ikke har nogen direkte forbindelse med vort emne, behøver vi ikke omtale den yderligere her. Det må dog siges, at de igen blev skuffet i håbet om at opdage en passage, og at

Side LXXXVI (PDF-side 97)
Baffin efter hjemkomsten fremsatte den opfattelse, i endnu mere bestemte vendinger end året før om Hudsonstrædet, at der med sikkerhed ikke fandtes nogen passage gennem Davisstrædet. Som vi nu ved, var denne opfattelse lige så fejlagtig.
Selv efter alle disse skuffelser synes initiativet hos Company of the Merchants of London, Discoverers of the North-West Passage ikke at være ophørt. Der er nemlig nogen grund til at tro, at selskabet i hvert fald delvis udsendte endnu en eftersøgningsrejse inden for de næste år. Det drejer sig om kaptajn William Hawkridges rejse, som de fleste nyere forfattere har henført til 1619. Det synes imidlertid ganske sikkert, at dette årstal er forkert. Spørgsmålet er kort berørt i Christys Voyages of Foxe and James, men fortjener en udførligere behandling her. Hvis det almindeligvis antagne årstal, 1619, kan opretholdes, ville rejsen nemlig have fundet sted samme år som Munks, og de måtte have været i Hudsonstrædet samtidig. Vi mener dog ikke, at dette var tilfældet.
Om kaptajn Hawkridges rejse har vi absolut ingen andre oplysninger end dem, Luke Foxe giver i North-West Fox fra 1635. Foxe giver desuden intet som helst holdepunkt for rejsens årstal eller dens ophavsmænds navne. Rundall hævdede imidlertid i 1849, på grundlag af et bestemt sted i

Side LXXXVII (PDF-side 98)

det gamle East India Companys protokoller, at rejsen fandt sted i 1619 og blev sat i værk af Sir John Wolstenholme og hans venner.[1] En undersøgelse af den optegnelse, Rundall byggede på, viser imidlertid, at den slet ikke indeholder noget til støtte for hans antagelser. Optegnelsen fortæller, Court Minute Books, bind IV, fol. 114, at der på et »Court of Committees«, hvad man nu ville kalde et bestyrelsesmøde, i East India Company den »20. januar 1617« skete følgende:
»Sir John Wolstenholme … underrettede dem … om et planlagt nyt forsøg på at opdage Nordvestpassagen. Mr. Bullock tilbyder her sin tjeneste og vil selv drage af sted, hvis Sir John Wolstenholme kan få rigsskatmesteren til at lade en anden få del i privilegiet sammen med ham, af hensyn til hans barn, hvis han dør, og påtage sig at bringe en verserende strid mellem ham og en herremand til afslutning. Man opmuntres til dette nye foretagende af den efterretning, at der inderst i Buttons bugt, som strækker sig 450 leagues ind fra mundingen, løber et kraftigt flodtidevand, der undertiden stiger 17 eller 18 fod. Dette menes kun at kunne skyldes en strøm fra havet et andet sted, og den kunne sandsynligvis vise sig at være den ønskede passage, hvilket mr. Briggs nærer meget stort håb om. Da nogle betvivlede mr. Bullocks duelighed og kunnen til at påtage sig opdagelsesrejsen, fik de oplyst, at mr. Briggs anerkender hans færdighed og regner ham for en mand med meget god kundskab. Sir John Wolstenholme foreslog derfor, at selskabet, da det tidligere havde bidraget til denne opdagelse, nu endnu denne ene gang ville yde en sum efter eget skøn. Selv interesserede han sig så stærkt for foretagendet, at han agtede at skyde en anselig sum i det for egen regning og ville overtale så mange venner, han kunne …
NOTE 1: Voyages towards the North-West, 1496–1631, Hakluyt Society, 1849, s. 151.

Side LXXXVIII (PDF-side 99)
for derved at skaffe midler til at udruste to pinasser, hvilket vil koste 2.000 pund. Da beløbet er ringe for dette selskab, og sådanne foretagender giver noget godt fra sig, ligesom den arktiske hvalfangst blev opdaget ved en lignende lejlighed, vil selskabet sandsynligvis få del i udbyttet, hvis udfaldet bliver godt. Skulle det gå anderledes, er gerningen dog velgørende. De bevilgede derfor ved håndsoprækning et indskud på 200 pund til dette formål, som skulle udbetales af bødekassen.«
For det første må man bemærke, at optegnelsen ovenfor slet ikke henviser til året 1619. Den angivne dato er »20. januar 1617«, der naturligvis svarer til 20. januar 1618 efter vor tidsregning og intet har med 1619 at gøre.
For det andet indeholder optegnelsen ingen henvisning til Hawkridge, men handler om en planlagt ekspedition under en kaptajn Bullock, som man ellers intet som helst kender til. Det kan være, at Bullocks ekspedition faktisk fandt sted i 1618, og at Foxe fejlagtigt har tilskrevet den Hawkridge. Eller den kan have fundet sted et andet år, og Hawkridge kan have været den anden befalingsmand, der skulle optages sammen med Bullock i privilegiet, og som måske på en eller anden måde fik hovedæren for ekspeditionen. Dette er rene formodninger; men som påpeget andetsteds er Foxes oplysninger om Hawkridges rejse så utilfredsstillende, at man nødes til at ty til gætninger.[1]
NOTE 1: Se The Voyages of Foxe and James, s. 249, note.

Side LXXXIX (PDF-side 100)

Én ting står i hvert fald klart: kaptajn William Hawkridge foretog ikke en rejse efter en Nordvestpassage hverken i 1618 eller 1619, medmindre der da fandtes to søkaptajner af dette navn, hvilket vi ikke har noget vidnesbyrd om. East India Companys Court Minute Books og bindene med Original Correspondence giver nemlig rigelige beviser for, at Hawkridge førte selskabets skibe i Ostindien og andetsteds fra i det mindste begyndelsen af 1618 til slutningen af 1619. I et brev fra Thomas Staverton til præsident Ball, skrevet i Sambopa i Macassar den 18. maj 1618, Original Correspondence, nr. 651, omtales således »Richard Shortt, en af mr. Hawkridges styrmænd«, som man mente var deserteret til et spansk skib. I et andet brev til præsident Ball fra samme sted den 19. september 1618, Original Correspondence, nr. 695, fortæller Staverton, at en vis »portugiser« fra Molukkerne havde

»bragt nyt om skibet, som jeg af mange omstændigheder formoder er sandt. Han sagde, at mr. Hawkridge havde været på Tidore, hvor han og hele hans besætning blev venligt behandlet af guvernøren, til dels på grund af hans egen gode optræden … Jeg tvivler ikke på, at mr. Hawkridge omhyggeligt har sørget for og passet på ejendelene efter de personer, som så uheldigt forlod skibet, såsom mr. Geo. Jackson, Swetland« osv.

Dernæst hører vi om Hawkridge i et brev, Original Correspondence, nr. 784, til selskabet fra kaptajn Martin Pring, en af selskabets kaptajner,

Side XC (PDF-side 101)

dateret om bord på James Royal ved øen Becie i Sundastrædet den 23. marts 1619. Her fortæller Pring, at han den 22. oktober 1618 var ankommet til Bantams red:

»Her fandt vi Thomas, med mr. Hawkridge som skipper; det var dagen før kommet hertil fra øen Tidore efter med nød og næppe at være sluppet fri af flamlænderne og gennem guvernørens venskab have fået omtrent 40 pecul nelliker. Grunden til hans rejse til Molukkerne var, at han havde mistet følgeskabet med de fire skibe, som siden blev taget af hollænderne nær Bandaøerne.«

Derefter finder vi, Original Correspondence, nr. 718, referatet af en rådslagning på Jacatras red den 20. december 1618 om tilrettelæggelsen af den kamp mellem den engelske og den hollandske flåde, som var planlagt til næste morgen. Det er underskrevet af fjorten kaptajner i East India Companys tjeneste, deriblandt Hawkridge, hvis egenhændige underskrift er gengivet nedenfor, med Sir Thomas Dale som »general«.

[Originalen gengiver her Hawkridges underskrift.]

Endelig finder vi, C. M. B., bind IV, fol. 464, at der på et bestyrelsesmøde den 3. december 1619 blev

»oplæst visse breve … med beretninger om det dårlige vejr og om, hvor nær James havde været ved at lide skibbrud, skrevet fra Scilly af mr. Quoitmore, mr. Bennet, mr. Hawkridge og mr. Totten om bord på little James og Sup'ze [forkortet skibsnavn i kilden] på Scillys red, dateret den 22. november sidstleden«.
Vi kan nu anse det for sikkert ud fra

Side XCI (PDF-side 102)
placeringen af beretningen om Hawkridges rejse i Foxes værk, at rejsen fandt sted mellem Bylots og Baffins anden rejse i 1616 og Foxes egen i 1631. Hvis den som allerede påvist hverken fandt sted i 1618 eller 1619, må den være udsendt enten i 1617 eller efter 1619.
Når man betænker den ganske usædvanlige energi, hvormed Nordvestpassagens opdagerselskab hidtil havde fulgt eftersøgningen op, uden at lade et år gå efter en mislykket ekspeditions tilbagekomst, før det udsendte en ny med samme formål, ville det være naturligt at slutte, at Hawkridges rejse tilhørte den samme række og blev udsendt af det samme utrættelige selskab året efter Bylots og Baffins hjemkomst, altså i 1617. Men i så fald ville vi sandsynligvis finde den omtalt blandt East India Companys gamle optegnelser, hvad vi ikke gør, medmindre den på en eller anden måde havde forbindelse med den allerede nævnte planlagte rejse under kaptajn Bullock.
Der er dog også en anden mulig antagelse. Vi ved, at Sir John Wolstenholme og nogle af hans venner i foråret 1625 ivrigt arbejdede med planen om en ny arktisk ekspedition, og at kongen til dette formål havde stillet pinassen Lion's Whelp til rådighed.[1] Men vi har ingen

NOTE 1: Se The Voyages of Foxe and James, s. lxxvii; Coke Papers

Side XCII (PDF-side 103)
optegnelse om nogen rejse som følge heraf. Rejsen kan dog faktisk have fundet sted og været ledet af Hawkridge, der som bekendt levede mindst seks år længere.[1] Denne antagelse støttes måske til en vis grad af, at Foxe i sin bog, s. 166 i 1635-udgaven, trykker Hawkridges rejse efter en redegørelse af Purchas og Briggs for sandsynligheden af en Nordvestpassages eksistens. Den følger efter Bylots og Baffins rejser, skønt den ikke har nogen særlig forbindelse med dem, og man kunne med rimelighed

NOTE 1, fortsat fra foregående side: Reports of the Royal Historical Manuscripts Commission, nr. XII, 1888, bind I, s. 183; State Papers, Domestic, James I, bind clxxxv, nr. 82; samme, Charles I, Warrant Book, 21, nr. 7; Docquets, 25. juni 1625; State Papers, Domestic, Charles I, bind I, nr. 37 og 95; desuden Rymers Fœdera, bind XVIII, 1726, s. 166.NOTE 1: Voyages of Foxe and James, s. l. Ud over de oplysninger om Hawkridge, som gives dér, kan vi påpege, at han tidligere havde været beskæftiget med handelen på Newfoundland. Det fremgår af kaptajn Richard Whitbournes udsagn i A Discourse and Discovery of New-found-land, London, kvart, 1620, s. [73]. Han fortæller, at mens han en tidlig morgen i 1610 stod ved vandet i St. John's havn, svømmede et mærkeligt og smukt

væsen hen imod ham. Det havde hoved og ansigt som en kvinde, firkantede og hvide skuldre som en mand og en halefinne. Det kom så tæt på, at han trak sig tilbage fra vandkanten; »men det samme væsen kom kort efter til en båd, hvori en vis William Hawkridge, dengang min tjener, befandt sig. Han er siden blevet kaptajn på et skib til Ostindien og er for nylig igen beskæftiget dér på en lignende rejse for Sir Thomas Smith. Væsenet lagde begge hænder på bådens side og prøvede at komme ind til ham og de andre i båden. De blev bange, og en af dem gav det et kraftigt slag i hovedet, så det faldt tilbage fra dem … Dette var, formoder jeg, en havfrue.« Kaptajn Whitbourne var fra Exmouth.

Side XCIII (PDF-side 104)

slutte, at Foxe må have fundet denne redegørelse bedst egnet som afslutning på sin gennemgang af rejserne før hans egen.

Det kan derfor være, at Hawkridges ekspedition fandt sted i 1625, ikke længe før Foxes, at Foxe først i sidste øjeblik fik oplysninger om den, og at han derpå føjede den til sidst i beretningen om tidligere nordvestrejser, efter det, han havde tænkt som afslutning på denne del af bogen. At Foxes beretning om Hawkridges rejse blev trykt i hast eller under andre vanskeligheder, synes sikkert at dømme efter dens forvirring.[1] Hvis denne antagelse om rejsens årstal senere skulle vise sig rigtig, ville den også forklare den ellers uforklarlige omstændighed, at Hawkridges rejse ikke omtales i Purchas his Pilgrimes, der udkom i 1625. Purchas var så flittig, at det er svært at tro, at han ikke ville have hørt om og nævnt rejsen, hvis den havde fundet sted før 1625. At Whitbourne, der som citeret ovenfor skrev i 1620, heller ikke omtaler nogen rejse af Hawkridge efter en Nordvestpassage, mens han nævner hans rejser til Ostindien, taler også imod 1617 og for 1625 som årstallet for Hawkridges nordvestrejse.

NOTE 1: Se The Voyages of Foxe and James, s. 257, note.

Side XCIV (PDF-side 105)

Vi er således stadig næsten helt i mørke med hensyn til året for Hawkridges gådefulde rejse, og til om den fandt sted før eller efter Munks i 1619. Det ville naturligvis være interessant, om spørgsmålet kunne afgøres endeligt. Heldigvis er det dog på ingen måde nødvendigt for vort nuværende formål at få tvivlen ryddet af vejen. Selv hvis Hawkridges rejse fandt sted før Munks, er der nemlig ikke det mindste vidnesbyrd om, at Munk kendte til den, eller at den påvirkede hans færd.

Vi lader derfor dateringen af Hawkridges rejse stå som usikker og af forholdsvis ringe betydning i denne forbindelse og kan passende afslutte denne gennemgang af rejserne før Munks med at beskrive, hvorledes spørgsmålet om en Nordvestpassage gennem Hudsonstrædet og Hudsonbugten stod i 1619, da Munk drog ud på sin ekspedition for at søge en løsning. Det vil vise sig, at både strædets og bugtens kyster var undersøgt så langt, at kun fire steder stod tilbage. Enten var disse virkelig endnu uudforskede eller utilstrækkeligt undersøgte, eller også ansås en passage dér stadig for sandsynlig trods tidligere ekspeditioners negative resultater.

For det første var der farvandet, som nu kaldes Foxes Kanal, og som strækker sig nordpå fra Hudsonstrædets vestlige ende. Dette er endnu meget

Side XCV (PDF-side 106)
dårligt kendt; men i 1619 var det fuldstændig ukendt bortset fra Bylots og Baffins meget overfladiske undersøgelse af dets sydlige ende i 1615, se s. lxxxv.
For det andet var der den nordlige ende af kanalen, som nu kaldes Sir Thomas Roe's Welcome. I 1619 var dette område kun besøgt af Sir Thomas Button, der mere eller mindre havde undersøgt det i 1613, men var vendt om, tilsyneladende uden tilstrækkelig grund, da han nåede et punkt, der længe efter kaldtes »Button's Ne Ultra«, se s. lxxxiii. Buttons undersøgelse havde ikke været så indgående, at den helt udelukkede håbet om en fortsættelse af kanalen mod vest.
For det tredje mente mange, at en passage ville findes på Hudsonbugtens vestkyst ved et sted, der siden Buttons ekspedition kaldtes Hubbart's Hope, se s. lxxxii. Skønt Buttons ekspedition ikke fandt nogen passage, synes Hubart ikke at have opgivet sine forventninger. Mange i England sluttede sig til hans opfattelse, navnlig professor Briggs. Denne synes at have ment, at passagen ville findes i nærheden af det, vi nu kalder Churchillbugten,[1] og med dette formål blev den undersøgt af Foxe og James. Spørgsmålet om Hubart's Hope vil blive drøftet senere. Her er det nok at sige, at en ekspedition i 1619 meget vel kunne rettes mod dette sted.

NOTE 1: Se Purchas his Pilgrimes, 1625, del III, s. 848 og kortet.

Side XCVI (PDF-side 107)
For det fjerde var der Hudsonbugtens endnu fuldstændig uudforskede sydkyst mellem Hudsons vestligste punkt ved Kap Henrietta Maria, se s. lxxix, og Buttons østligste ved Port Nelson, se s. lxxxii.
Undersøgelsen af et eller flere af disse fire steder kunne derfor, som forholdene stod i 1619, meget vel danne formålet for yderligere eftersøgning. Når vi kommer til Jens Munks beretning om ekspeditionen, der dette år afsejlede under hans kommando, vil det vise sig, at den sandsynligvis var rettet mod det tredje af disse steder. For så vidt er den en direkte fortsættelse af de foregående rejser, skønt den naturligvis i andre henseender står helt uden for rækken af engelske ekspeditioner.
Når vi med vor geografiske viden ser tilbage på denne række rejser, kan tanken om en forbindelse mellem Hudsonbugtens vestkyst og Stillehavet tværs gennem det amerikanske fastland forekomme os noget urimelig. Men man må huske, at Nordamerikas indre dengang var fuldstændig ukendt, og at man ikke havde noget grundlag for at gætte på, om det hele var et sammenhængende fastland eller ej.
Faktisk gik der næsten halvandet århundrede efter Munks rejse, før verden fuldt og endeligt blev overbevist om, at der ikke fandtes nogen passage mod vest eller nordvest fra Hudsonbugten til Stillehavet.

Side XCVII (PDF-side 108)

IV. Indledende bemærkninger om Jens Munks ekspedition til Hudsonbugten

I vor skitse af Munks liv har vi allerede tilstrækkeligt forklaret de omstændigheder og overvejelser, der sandsynligvis fik Danmarks konge til i 1619 at udsende en ekspedition for at forsøge at opdage en Nordvestpassage. Tilbage står at undersøge de faktiske forberedelser til dette formål.
Det første og vigtigste emne i denne forbindelse ville naturligt være de instrukser, som vi får at vide, at Munk efter den sædvanlige skik i sådanne tilfælde modtog som ekspeditionens leder. Men her møder vi den vanskelighed, at Munk nok flere gange henviser til sine instrukser, men ikke gengiver dem; heller ingen afskrift eller noget uddrag vides at eksistere. Vi kan derfor ikke give læseren af Munks rejseberetning den vejledning, som et kendskab til hans instrukser ville yde. Det er naturligvis i almindelighed ganske muligt ud fra en beretning af denne art at drage mere eller mindre sikre slutninger om, hvad man havde tænkt at gøre, og hvordan det skulle gøres. Men da enhver drøftelse af disse spørgsmål ville forudsætte et meget indgående tekstkendskab, kunne vi ikke behandle dem her uden i vidt omfang at foregribe det, der rettelig skal siges senere. Og når alt kommer til alt: hvis vi efter at have udledt

Side XCVIII (PDF-side 109)
instruksernes indhold af beretningen ville foregive ved hjælp af dem at vejlede læseren til en rigtig forståelse af den samme beretning, ville vi blot slutte i ring. Vore bemærkninger herom må derfor udsættes og vil passende få plads i forbindelse med, hvad vi har at sige om rejsens resultater.
Før vi foreløbig forlader emnet, kan vi dog bemærke, at det slet ikke er overraskende, at ingen optegnelse om Munks instrukser findes. Der synes heller ikke at være den mindste anledning til derfor at formode, som det er blevet gjort,[1] at dokumentet med vilje er ødelagt. Det er tvivlsomt, om noget af de mange tilsvarende dokumenter fra samme tid endnu er bevaret i Danmark. Sikkert er det, at vi ville kende meget lidt til deres indhold, hvis det ikke var for de kontorafskrifter, der blev indført i Danske Kancellis registre, som vi allerede ofte har henvist til. Sådanne afskrifter blev imidlertid langtfra altid taget,[2] og Munks instrukser til denne rejse er langtfra de eneste af deres art, der ikke blev indført. Ingen tilstrækkelig grund kan anføres til at tro, at udeladelsen var tilsigtet. Selv hvis det pågældende dokument, hvad der er højst usandsynligt,
NOTE 1: Se Lauridsens udgave af Navigatio Septentrionalis, s. xix.NOTE 2: Der findes for eksempel ingen optegnelse om Cunninghams instrukser i 1605 eller om Godske Lindenows i 1606.

Side XCIX (PDF-side 110)
indeholdt oplysninger, man ønskede at hemmeligholde, ville der ikke have været nogen grund til at undlade at indføre det i Kancelliets bøger, hvor det ville have været fuldstændig sikkert. Så vidt vi ved, er fraværet af en kontorafskrift af Munks instrukser derfor rent tilfældigt.

Uden instruksernes tekst kan vi ikke med nogen sikkerhed sige, hvad Munk blev pålagt at gøre, ud over hvad hans beretning afslører. Men når vi danner os en opfattelse heraf, vil det være en stor hjælp at overveje, hvilke oplysninger han eller de, som gav ham instrukserne, kan formodes at have haft om rejsens hovedformål og om vejene og midlerne til at nå det. Her kan først bemærkes, at hvis Munk, som historikeren Niels Slange siger, virkelig selv var hoveddrivkraften, kan man med rimelighed antage, at han havde sat sig grundigt ind i sagen. I så fald kan vi vel gå ud fra, at instrukserne hovedsagelig indeholdt hans egne forslag, som kongen havde godkendt. Men selv hvis Slanges udsagn ikke er rigtigt, og vi har udtrykt vor tvivl herom, se s. xxviii, kan vi være lige så sikre på, at enhver tilgængelig oplysningskilde blev udnyttet. Trods sin foretagsomhed og energi var Christian IV hverken letsindig eller uforsigtig og ville næppe indlade sig på et sådant foretagende uden at indhente alle tilgængelige oplysninger om det.

Side C (PDF-side 111)

De oplysningskilder, som faktisk stod åbne for kongen og hans rådgivere, var af to slags: dels skriftlige, nemlig udgivne bøger og kort, dels personlige, nemlig mennesker med virkeligt kendskab til arktisk sejlads i almindelighed og til Nordvestpassagens problem i særdeleshed. Af de førstnævnte ville kun dem, der var udkommet efter Hudsons sidste rejse i 1610, have praktisk værdi, da den nye ekspedition skulle følge Hudsons opdagelser op. Der fandtes kun to sådanne udgivelser med oprindeligt stof: Hudsons kort, som Hessel Gerritsz. udgav i 1612, og Purchas' Pilgrimage, hvis tredje udgave fra 1617 ikke blot gav yderligere oplysninger om Hudsons rejse, men også en vigtig, skønt kort, omtale af Buttons rejse i 1612–13 samt noget om Bylots og Baffins rejse i 1615.
At Hessel Gerritsz.'s kort var kendt i København, kan næppe betvivles. Selv dengang var Danmark hverken et udannet eller et isoleret land. Bartholinfamiliens, Wormius' og andres skrifter viser, at de lærde i København stod i for nær forbindelse med den øvrige verden til, at en bog, der vakte så megen opmærksomhed, kunne forblive ukendt for dem, især hvis den var skrevet på latin. Lærde ved godt, hvor hurtigt latinske bøger dengang spredtes over Vesteuropa, fordi de blev forstået lige godt overalt. Denne fordel

Side CI (PDF-side 112)

gik tabt, da videnskabelige forfattere begyndte at udgive deres værker på folkesprogene. Desuden var forbindelsen mellem Danmark og Holland livlig, og mange i Danmark forstod hollandsk. Hessel Gerritsz. udgav det pågældende kort i sommeren 1612 med en hollandsk forklaring trykt på bagsiden. En latinsk oversættelse fulgte hurtigt, og snart kom nye udgaver af begge. To tyske udgaver blev udgivet i 1613, og samme år fandt en forkortet engelsk oversættelse plads i Purchas' Pilgrimage.[1] I en eller anden form var kortet utvivlsomt kendt i Danmark. At Munk særligt kendte den hollandske forklaring, kan måske sluttes af, at han ved omtalen af Lumley's Inlet undertiden staver Lumley's »Lomlis«, som på Hessel Gerritsz.'s kort, og undertiden »Lomblis«, svarende til stavemåden Lumbley i den hollandske forklaring. Der kan ikke være tvivl om, at Munk brugte

kortet, da han skrev sin trykte rejseberetning, men det er ikke sikkert, at han havde et eksemplar med på rejsen.
Med Purchas' Pilgrimage forholder det sig anderledes, for da det er en engelsk bog, var den måske ikke kendt i Danmark. Dette gør dog kun ringe forskel for vort nuværende formål, da de oplysninger, værket kunne give, efter al sandsynlighed blev tilgængelige for
NOTE 1: Første udgave, 1613, s. 624.

Side CII (PDF-side 113)
Munk og dem, der skulle udarbejde hans instrukser, gennem de personlige oplysningskilder, som stod dem åbne, og som vi nu må vende opmærksomheden imod.
Takket være de ekspeditioner, der ikke mange år tidligere var sendt til Grønland og Novaja Zemlja, manglede der ikke helt mænd i Danmark med en vis erfaring i arktisk sejlads. Men så vidt vides fandtes ingen dér, som havde været ved det amerikanske fastlands nordlige del eller haft lejlighed til at opnå særligt kendskab til de farvande, Munks ekspedition skulle undersøge. De tidligere udforskere af Hudsonstrædet og Hudsonbugten havde alle været englændere, og kun fra England kunne man skaffe mænd, hvis bistand som lodser ville have værdi. Sådanne mænd blev derfor skaffet. Ligesom James Hall og John Knight var blevet antaget til Grønlandsekspeditionen i 1605, sikrede man sig nu to andre englændere, William Gordon og John Watson, til rejsen til Hudsonbugten i 1619. Som det senere skal omtales nærmere, er der nogen usikkerhed om omfanget af deres faktiske erfaring, navnlig om nogen af dem tidligere havde været i Hudsonbugten. Om Gordon ved man i hvert fald, at han kendte Baffin og højst sandsynligt andre søfarende, der havde været dér. Derfor kan man med rimelighed

Side CIII (PDF-side 114)
antage, at han besad den viden om strædet, bugten og sandsynligheden for en passage dér, som dengang fandtes i engelske kredse med interesse for arktiske forhold. Når dette tages i betragtning, tager vi næppe fejl ved at sige, at vi mener, at i det mindste så meget som Purchas havde offentliggjort, direkte eller indirekte stod til rådighed for Munk og dem, der planlagde hans ekspedition. Det ville heller ikke være urimeligt at formode, at de gennem Gordon og Watson havde fået endnu flere oplysninger.
Purchas' omtale af Buttons rejse er særlig interessant i denne forbindelse. Den lyder således:[1]
»Denne efterretning opmuntrede deltagerne i foretagendet så meget, at de ved prins Henrys nådige bistand … fortsatte foretagendet på mere kongelig vis med større skibe under kommando af en værdig sømand i prins Henrys tjeneste, kaptajn Thomas Button. Jeg har ikke set hans beretning om opdagelsen af et stort fastland, som han kaldte New Wales, eller om rejsens øvrige hændelser; jeg har kun set et kort over de opdagede steder og hører, at han sejlede gennem Hudsonstrædet og med Hudsonbugten mod syd[2] sejlede mere end 200 leagues mod sydvest over et hav, der var over 80 favne dybt, uden at se land, indtil han til sidst fandt, at det var endnu en stor bugt. Efter svære lidelser af sygdom under overvintringen undersøgte og afsøgte han trods tabet af det store skib hele bugten

med meget stor flid, næsten helt tilbage til Digges Island, hvor han i nærheden fandt et stort og stærkt indgående tidevand fra nordvest, som forsyner begge disse vældige bugter.«

NOTE 1: Purchas his Pilgrimage, tredje udgave, 1617, s. 926.NOTE 2: Man må huske, at navnet oprindelig kun gjaldt bugtens sydøstlige del til forskel fra den vestlige, der i nogen tid kaldtes Buttons bugt.

Side CIV (PDF-side 115)
Hvis man i Danmark i 1619 ikke havde vidst mere end dette og det negative resultat af Bylots rejse i 1615, kunne man naturligt undre sig over, at der overhovedet blev sendt en ekspedition til Hudsonbugten. Det er derfor sandsynligt, at man i København også vidste, at mange i England stadig holdt fast ved tanken om en passage vestpå ud af bugten, trods disse opdagelsesrejsendes forgæves søgen. Vi har ovenfor sagt, at der i 1619 stod fire forskellige steder langs Hudsonbugtens omkreds tilbage, som var uudforskede eller utilstrækkeligt undersøgte, og hvor man stadig kunne søge en passage. Navnlig mente mange, at det ikke var usandsynligt at finde en åbning mod vest nær et punkt på bugtens vestkyst, der kaldtes Hubbart's Hope. Det er ikke urimeligt at antage, at dette var kommet Danmarks konge og hans rådgivere for øre, og at de fandt muligheden god nok til at retfærdiggøre udsendelsen af en ekspedition.
Om oplysningskilderne kan vi til sidst bemærke, at efterretninger sandsynligvis kan være kommet gennem den samme kanal, hvilken den end var, som gjorde det muligt at antage Gordon og Watson. Jens Munks ekspedition bestod af to skibe, begge tilhørende den danske flåde, sandsynligvis udvalgt af Munk selv og efter tidens skik udrustet under hans eget tilsyn.

Side CV (PDF-side 116)
Det var en lille fregat ved navn Enhjørningen og en jagt ved navn Lamprenen.
Fregattens navn stammede sandsynligvis ikke fra oldtidens enhjørning, men fra narhvalen, der også kaldes enhjørning på dansk og af engelske forfattere fra denne tid omtales som »havets enhjørning«. Oldtidens sagnagtige enhjørning blev anset for at være et firbenet dyr med en vældig styrke og livskraft, som var samlet i dens store »horn« i panden. Derfor tillagde man hornet vidunderlige kræfter og søgte det ivrigt. Men da dyret ikke fandtes, kunne det rigtige horn naturligvis ikke skaffes. Forskellige stoffer blev dog solgt som sådanne horn, deriblandt brudstykker af narhvalens smukke snoede stødtænder. Narhvalen havde naturligvis fra gammel tid været kendt af søfolkene længst mod nord, men andetsteds var den ukendt, og meget få havde nogen forestilling om det såkaldte enhjørningehorns virkelige oprindelse. Først på den tid, vi taler om, blev dyret kendt i den videre verden gennem hvalfangernes og andre arktiske søfarendes beretninger. Der gik dog nogen tid, før man forstod, at »hornet« virkelig var en tand, og at det ikke sad midt i panden, hvor det ofte blev afbildet, for eksempel på Halls kort over Grønlands kyst. Det blev regnet for en mærkelig begivenhed, værdig til at blive optegnet af Niels Slange i hans Christian IV's historie, at der i

Side CVI (PDF-side 117)

1605 blev fanget et eksemplar af dette dyr ud for Island. Det var 30 fod langt, hvoraf stødtanden udgjorde seks, og kraniet med stødtanden blev vurderet til mellem 30.000 og 40.000 danske rigsdaler, omtrent 6.000 pund sterling.[1] Det var højst sandsynligt denne begivenhed, der gav anledning til fregatten Enhjørningens navn. Den nævnes nemlig ikke i danske optegnelser før 1610, da den befandt sig i Østersøen i flåden under Mogens Ulfeld. Den blev derfor sandsynligvis bygget ikke længe efter den omtalte fangst. Under alle omstændigheder var et havuhyres navn på ingen måde upassende til et krigsskib.

Enhjørningen var sandsynligvis et godt skib, da den flere gange omtales som udrustet til tjeneste; men intet sikkert vides om dens bestykning. Af dens kanoner, som længe efter blev fundet ved vinterpladsen i Hudsonbugten, beskrives én som omtrent på størrelse med en trepunder; en anden, en ottepunder, synes at have været af messing, og Munk nævner to falkonetter af jern. Da besætningen kun talte 48 mand, kan den ikke have ført mere end seks eller otte stykker skyts. Bestykningen bestod derfor sandsynligvis af seks ottepundere af messing og to falkonetter af jern.

Navnet Lamprenen, det vil sige lampretten, forekommer sært; men lignende navne var dengang ikke ualmindelige i de nordlige flåder, såsom Makrelen, Hummeren, Den Blaa Orm

NOTE 1: Samme værk, s. 220.

Side CVII (PDF-side 118)

og andre. Skibe af dens klasse brugtes især til transport og proviantforsyning, kort sagt som hjælpeskibe. Denne jagts tidligere historie og senere skæbne er allerede fortalt i vor beretning om Jens Munks liv, se s. xxi og xlviii.

Besætningerne talte fra begyndelsen henholdsvis 48 og 16 mand inklusive officerer. En af sømændene begik selvmord, og en anden døde kort efter afrejsen fra København. I deres sted blev tre andre taget om bord i Norge, så det samlede antal var 65, da ekspeditionen forlod Europa. Kun tre vendte tilbage. Lederen selv har vi allerede givet en udførlig beskrivelse af. Hans løjtnant var Mauritz Stygge af en nu uddød adelsslægt, der dog aldrig havde været særlig fremtrædende. Fordi han var adelig, betegner Munk ham som en »ærlig og velbyrdig mand«. Det fremgår, at der i den danske flåde var en kaptajn Enevold Stygge, som i 1616 havde ført Enhjørningen i Nordsøen. Han kan meget vel have været denne unge mands far.

Skibspræsten var hr. Rasmus Jensen, som der ikke vides mere om. Han kaldes »hr.«, en betegnelse, der nu bruges om alle i Danmark ligesom »Mr.« i England, men dengang kun anvendtes om adelsmænd og gejstlige.

Ekspeditionen havde to kirurger, en på hvert skib. Den om bord på Enhjørningen betegnes som M. Casper Caspersen og er med

Side CVIII (PDF-side 119)

stor sandsynlighed blevet identificeret[1] med en vis Casper Rottenburg, højst sandsynligt af tysk herkomst, som den 25. april 1619, kort før ekspeditionens afrejse, blev udnævnt til kirurg ved hæren og flåden. På dansk betegnes han som »Bardsker«, en forvanskning af det tyske Bartscheerer, bogstaveligt skægskærer eller barber, hvilket dengang var en passende betegnelse for kirurger. Selv en så berømt mand som Ambrose Paré kaldte sig blot tonsor perpetuus hos Frankrigs Charles IX. Nu om dage skal alle kirurger i Danmark have en universitetsuddannelse; men på Munks tid og længe derefter var de næsten uden undtagelse mænd, der havde lært at foretage kirurgiske indgreb, men ellers næsten ingen medicinsk viden havde. Læger var altid universitetsuddannede, men ingen læge eller ordentligt uddannet mediciner ville nedlade sig til selv at udføre almindelige kirurgiske indgreb. Om bord på skibe, navnlig i krigstid, var kirurger naturligvis uundværlige og blev derfor medtaget, men der var ingen læger. Følgen var, at den lægehjælp, der stod til rådighed om bord, for det meste var meget utilstrækkelig, skønt skibskirurger undertiden, og i en senere tid altid, gennem praktisk erfaring fik undervisning i lægekunstens grundtræk. Kirurger blev regnet til de almindelige håndværkere ligesom skræddere og skomagere og

NOTE 1: Jens Munks Navigatio Septentrionalis, udgivet af P. Lauridsen, København, 1887, note 35. [Årstallet står således i kilden.]

Side CIX (PDF-side 120)

blev ligesom disse betegnet som »mester«, når de var kvalificerede til at drive selvstændig virksomhed. Dette er betydningen af »M.« foran Casper Caspersens navn. Han synes dog at have været et særlig uvidende eksemplar af sin stand. Kirurgen på Lamprenen, David Volske, havde ikke en sådan titel og var derfor uden tvivl af endnu ringere rang.

Af en indførsel i Danske Kancellis registre[1] fremgår, at Jens Hendrichsen, som Munk betegner som »skipper«, var Lamprenens fører; men der vides intet mere om ham. Det samme gælder Jan Olluffsen, Enhjørningens skipper eller navigationsofficer. Munk havde fire styrmænd, hvoraf de to, William Gourdon eller Gordon, som nyere forfattere staver navnet, og John Watson, var englændere, mens de to andre, Hans Brock og Jan Pettersen, var danske eller norske. Det siges intetsteds udtrykkeligt, hvordan de fire styrmænd var fordelt på skibene. Men da begge de danske betegnes som andenstyrmænd, mens Munk kalder Gordon sin øverste styrmand, var denne uden tvivl førstestyrmand om bord på Enhjørningen og fungerede som ekspeditionens lods. Hans Brock var sandsynligvis andenstyrmand på samme skib, og Watson førstestyrmand på Lamprenen med Jan Petterson som andenstyrmand.

Hvad Gordons tidligere løbebane angår, er der

NOTE 1: Sjæll. Reg., XVI, s. 429.

Side CX (PDF-side 121)

måske plads til nogen usikkerhed. En William Gourdon eller Gordon nævnes i flere beretninger om arktiske rejser i begyndelsen af det syttende århundrede, men der er intet direkte bevis hverken for, at disse oplysninger vedrører én og samme person, eller for, at nogen af dem vedrører den mand, der sejlede med Munk som førstestyrmand i 1619. I Purchas his Pilgrimes finder vi en beretning[1] om en rejse til Cherie Island i 1603, som angives at være skrevet af William Gorden, der virkede som faktor og tilsynsmand. Dernæst har vi i samme værk[2] en beretning om en rejse til Petjora i 1611 for Muscovy Company. Den angives at være »skrevet af William Gourdon fra Hull, udnævnt til øverste lods for opdagelsesrejsen til Ob osv.« Purchas trykker to andre beretninger om samme rejse af James Logan og William Parsglove, hvori denne William Gourdon også nævnes.[3] Det fremgår, at han vendte tilbage til London samme år, mens de blev ved Petjora til den følgende sommer.
Både i Baffins[4] og Gatonbes[5] beretning om James Halls rejse til Grønland i 1612 nævnes en William Gourdon eller Gordon fra Hull, der ifølge sidstnævnte gjorde tjeneste som skippers styrmand om bord på Patience. Endvidere nævnes en William Gourdon

NOTE 1: Samme værk, bind III, s. 566.
NOTE 2: Samme værk, bind III, s. 530.
NOTE 3: Samme værk, bind III, s. 541–546 og 547–550.
NOTE 4: Samme værk, bind III, s. 833. Se også bog I, Ekspeditioner til Grønland, s. 126.
NOTE 5: Churchill, Collection of Voyages, bind VI, 1732, s. 252 og 253. Se også bog I, s. 105 og 107.

Side CXI (PDF-side 122)
i Baffins beretning om en rejse for Muscovy Company til Spitsbergen i 1613,[1] men kun ét sted og på en sådan måde, at det ikke fremgår, om Gourdon tilhørte samme selskab som Baffin, eller i hvilken egenskab han befandt sig dér. Endelig har vi i Purchas his Pilgrimes[2] en beretning med titlen »Senere iagttagelser af William Gourdon ved Pustozera i årene 1614 og 1615«. Heraf fremgår, at forfatteren var i Muscovy Companys tjeneste og efter en lang og møjsommelig slæderejse om vinteren vendte hjem i 1615 og nåede Dort i Holland i september samme år.
Som allerede nævnt findes der intet direkte vidnesbyrd om, at alle disse oplysninger vedrører samme mand. Det er dog utvivlsomt den naturlige slutning, og intet taler imod den. Ganske vist rejste William Gorden til Cherie Island i 1603 som faktor og tilsynsmand, og personen af dette navn, som i 1614–15 var ved Pustozera i Muscovy Companys tjeneste, synes at have haft en lignende stilling. Men ingen vil tvivle på, at denne sidste var den samme mand, der i 1611 drog til Petjora i det samme selskabs tjeneste, og han var, får vi at vide, ekspeditionens øverste lods. Der ville heller ikke være noget mærkeligt i, at samme mand virkede både som handelsmand og som praktisk sømand, beskæftigelser der dengang

NOTE 1: Purchas his Pilgrimes, bind III, s. 720.NOTE 2: Samme værk, bind III, s. 553.

Side CXII (PDF-side 123)

ofte var forenet. Den ovennævnte James Logan var åbenbart både sømand og handelsmand. Desuden kan man bemærke, at den Gourdon, der sammen med andre foretog den omtalte landrejse i vinteren 1614–15, ikke blot på sømandsvis regelmæssigt optegner vindretningen, de tilbagelagte afstande og rejseretningerne, men også medbragte nautiske instrumenter og flere gange noterer stedernes bredde og kompassets misvisning efter egne iagttagelser. Tilbage står spørgsmålet: Var denne lods og faktor identisk med Munks førstestyrmand? Her kan vi først bemærke, at han er den eneste William Gordon, man kender fra den tid, som overhovedet var kvalificeret til stillingen. For det andet staves navnet i hans udnævnelsesbrev, uden tvivl efter hans egen angivelse, Gourdon, netop som Baffin altid og Purchas oftest staver det.

Det netop drøftede spørgsmål er interessant ikke blot for Munks førstestyrmands personlige historie, men også og især for spørgsmålet om, hvorvidt han kan antages at have haft noget tidligere kendskab til Hudsonbugten. Hvis han havde været med Hall i Grønland i 1612, kan han ikke have deltaget i Buttons ekspedition til bugten samme år. Og hvis han havde været ved Petjora i 1615, kan han ikke have ledsaget Bylot og Baffin til Hudsonbugten dette år, skønt han kunne have været med dem på

Side CXIII (PDF-side 124)

deres berømte ekspedition til Baffinbugten i 1616. Der findes dog slet intet vidnesbyrd om, at nogen William Gordon var med dem i nogen egenskab. Desuden kan det bemærkes, at da han i 1612 gjorde tjeneste som skippers styrmand og var meget skuffet over ikke at blive skipper efter Halls død,[1] og da han åbenbart havde en overordnet stilling ved Petjora i 1614–15, kan vi være sikre på, at han ikke ville være sejlet i 1615 i en underordnet, ubemærket stilling. Samlet synes dette at føre til, at Gordon, da han sejlede med Munk i 1619, ikke kan have haft noget som helst kendskab til Hudsonbugtens vestlige del og højst sandsynligt aldrig engang havde været i Hudsonstrædet.

Det vides ikke, hvordan Gordon kom i dansk tjeneste. Ved omtalen af Halls og Knights ansættelser har vi dog allerede nævnt, at Christian IV af Danmark var svoger til James I af England. Da de to hoffer hyppigt stod i forbindelse gennem gesandtskaber og budbringere, kan Danmarks konge ikke have savnet muligheder for at skaffe lodser. Da Muscovy Company nød visse privilegier hos ham, kan man have henvendt sig til dette selskab. Hvis Gordon var eller i nogen tid havde været i dets tjeneste, kan det have anbefalet ham.

At dømme efter den engelske litteraturs tavshed i det syttende århundrede om

NOTE 1: Se bog I, Ekspeditioner til Grønland, s. 107 og 126.

Side CXIV (PDF-side 125)

Munks rejse kan den næppe have været almindeligt kendt i offentligheden.[1] At enkelte dog vidste både, at en ekspedition var udsendt, og at en englænder gjorde tjeneste som lods, fremgår af følgende sted i et brev fra John Chamberlain, den professionelle nyhedsbrevsskriver, til Sir Dudley Carleton

i Haag:[2] »Her tales der om, at Danmarks konge har opdaget Nordvestpassagen ved hjælp af en engelsk lods.« Brevet er dateret London den 29. april 1620, da Munk endnu ikke var vendt tilbage. Rygtet var sandsynligvis opstået netop af denne omstændighed, idet man sluttede, at da Munk ikke var kommet tilbage, var han sandsynligvis nået igennem til Stillehavet. Lignende slutninger blev draget, da Button ikke vendte tilbage i 1612, og senere, da James ikke kom hjem i 1631. Rygtet kan naturligvis være kommet til England fra kontinentet, men kan også være kommet fra samme side, hvorfra Gordon var blevet anbefalet til Christian IV.
Hvem der end havde været mellemmand i sagen, var Gordon uden tvivl blevet varmt anbefalet til
NOTE 1: Det er særlig værd at bemærke, at der i Luke Foxes værk North-West Fox ikke findes noget vidnesbyrd om, at Foxe frem til udgivelsen i 1635 overhovedet havde hørt om Munks rejse, der fandt sted tolv år før hans egen. Det gælder trods hans omfattende og i det store og hele vellykkede eftersøgning af forgængernes dagbøger, kort osv. Heller ikke den utrættelige Purchas henviser på nogen måde til Munks rejse, skønt den fandt sted fem år før udgivelsen af hans værk.NOTE 2: State Papers, Domestic, James I, bind cxiii, nr. 92, kalenderen s. 140.

Side CXV (PDF-side 126)
Christian IV og antaget af ham på grund af sin formodede erfaring og sit kendskab til de arktiske egne i almindelighed, om ikke til netop de farvande, ekspeditionen skulle besejle. Hvornår Gordon kom til København, vides ikke; men i Christian IV's dagbog for 1619 findes en optegnelse om, at kongen den 11. marts gav »Willem Gordon« 200 daler i forskud.[1] Den 29. marts 1619 blev Gordon ansat som styrmand i den danske flåde for at gøre tjeneste, når og hvor han blev befalet, med en månedsløn på 50 danske rigsdaler. »Og«, siger det kongelige udnævnelsesbrev,[2] »hvis nævnte Villem Gourdon med Guds hjælp og vejledning lykkes med at finde den passage, som vi allernådigst vil befale ham at opsøge, har vi nådigst bevilget ham en belønning på to tusind rigsdaler.«
Om John Watsons tidligere løbebane vides slet intet. Man kan gå ud fra, at han ikke ville være blevet antaget, hvis de danske myndigheder ikke havde haft grund til at tro, at han kunne gøre særlig nytte. Andetsteds vil vi anføre grunde til at mene, at han havde været med Button i 1612. I så fald ville han virkelig kende langt mere til Hudsonbugten end Gordon. At den førende stilling alligevel blev

NOTE 1: Kong Christian den Fjerdes Dagbøger, København, 1825, s. 52.NOTE 2: Sjæll. Reg., XVI, fol. 42.

Side CXVI (PDF-side 127)
givet til denne sidste, kan måske forklares ved den antagelse, at Watson tidligere kun havde haft underordnede stillinger, mens Gordon, som vi har grund til at tro, var en mand med betydelig erfaring, der havde beklædt ansvarsfulde poster. Sandsynligvis stod Watson også tilbage for Gordon i uddannelse.
Hans Brock var højst sandsynligt den samme, som havde tjent under Munk på hans rejse til Novaja Zemlja i 1610, se s. xvii; men om Jan Pettersen vides intet mere.

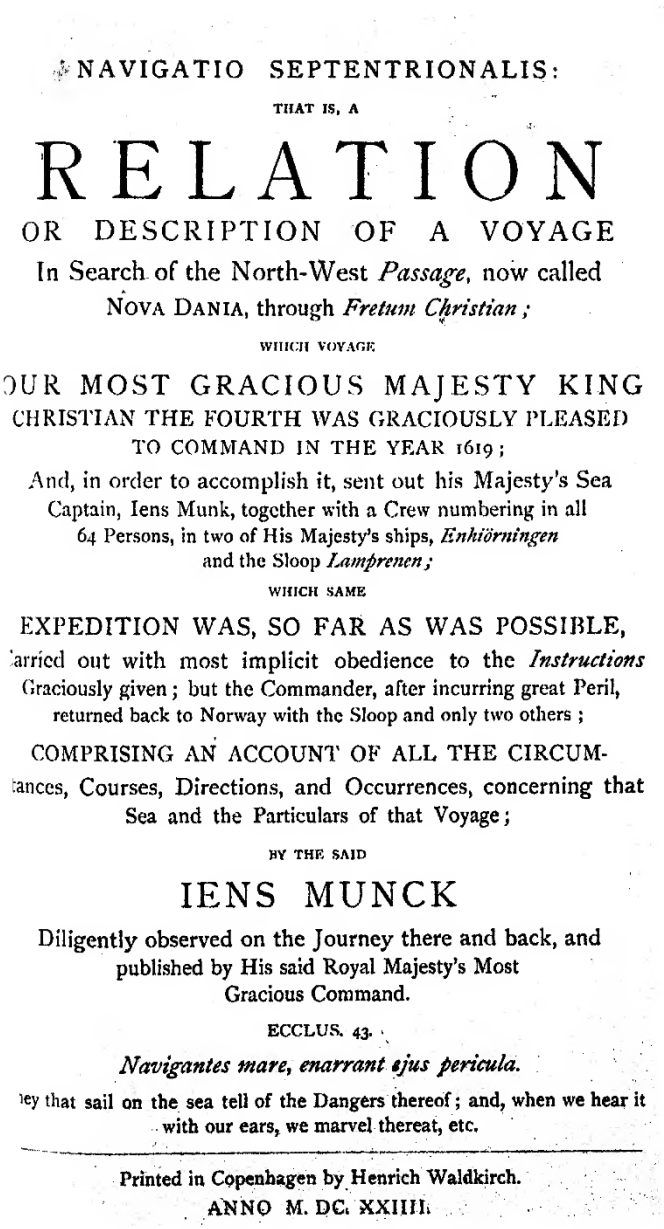
En nevø af Jens Munk ved navn Erik fulgte med ekspeditionen, men det oplyses ikke i hvilken egenskab. Han var søn af Jens Munks ældre bror Niels, som vi flere gange har nævnt, og som døde i 1617. Sandsynligvis var den unge mand bestemt for flåden og fik lov til at følge sin onkel som frivillig.
Besætningernes øvrige medlemmer giver ikke anledning til særlige bemærkninger. Fuldstændige mandskabslister findes sjældent, om overhovedet, i rejseberetninger, fordi de i almindelighed ville være uden interesse. Der forekommer dog tilfælde, hvor det ville have været interessant at kunne fastslå, om en bestemt mand deltog i en ekspedition, selv blot som almindelig sømand. Vi har netop nævnt et sådant tilfælde med John Watson. Her ville det ikke være vanskeligt at uddrage en næsten fuldstændig liste af Munks beretning, fordi han nævner næsten alles navne ved omtalen af deres død. Men da ingen af dem

Side CXVII (PDF-side 128)
bortset fra måske de to englændere tidligere havde været i disse egne, og da alle omkom undtagen de to, der vendte hjem med Munk, men hvis navne ikke nævnes, ville det ikke have nogen praktisk nytte.
Man vil bemærke, at mændene for det meste betegnes ved fornavn, undertiden med tilføjelse af deres håndværk, tømrer, bødker osv., men i reglen også med faderens navn med endelsen »sen« og i mange tilfælde med stedet, de kom fra. Slægtsnavne var dengang sjældne i Danmark undtagen blandt de højere klasser. To personer med samme fornavn og hvis fædre også havde samme navn, blev skelnet ved tilføjelsen af gårdens, landsbyens, byens eller, for folk langvejsfra, landsdelens navn. Lægger man mærke til dette, ser man, at der slet ikke er grundlag for Barrows udsagn,[1] at »skibene tilsyneladende hovedsagelig var bemandet med engelske sømænd, som uden tvivl havde været beskæftiget på nogle af de tidligere arktiske opdagelsesekspeditioner eller ved hvalfangsten«. I virkeligheden kom Munks sømænd fra alle dele af det danske rige. Mindst ni var fra Norge, mens andre kom fra Halland, Bornholm, København, øen Als i Slesvig og andre steder.
Således var sammensætningen af den ekspedition,

NOTE 1: A Chronological History of Voyages into the Arctic Regions, London, 1818, s. 230.

Side CXVIII (PDF-side 129)
der den 9. maj 1619 drog ud fra København mod Amerika. Vi vil nu lade Munk selv fortælle om rejsen og har tilføjet nogle få noter, der forekom nødvendige. Hovedparten af forklaringerne, som er alt for omfattende til bekvemt at kunne gives som fodnoter, findes dog i kommentaren umiddelbart efter Munks tekst. Kommentaren er ordnet, så den kan læses uafhængigt af teksten; men læsere, som vil benytte den sammen med teksten, kan let gøre det ved hjælp af henvisningerne til tekstens sidetal i kommentarens margen.
I et særskilt afsluttende kapitel vil vi drøfte rejsens geografiske resultater.

NOTE: På s. lxvi burde det have været nævnt, at Churchills rejsesamling foruden den dér omtalte oversættelse af La Peyrères oprindelige afhandling også indeholder en engelsk oversættelse af den første tyske version af Relation du Groenlande, som udgiverne synes at have forvekslet med et selvstændigt værk. Den findes i samlingens første bind, 1704, s. 544–569, med titlen An account of a most dangerous voyage performed by the famous Capt. John Monck in the years 1619 and 1620 … Translated from the High Dutch original, printed at Frankfort upon the Maine, 1650. Kortet og illustrationerne er gengivet. Der findes altså to versioner af La Peyrères afhandling i Churchills samling med kort og illustrationer, begge først udgivet i 1704. Begge findes i alle udgaverne.



NAVIGATIO SEPTENTRIONALIS:

THAT IS, A

RELATION

OR DESCRIPTION OF A VOYAGE

In Search of the North-West *Passage*, now called

NOVA DANIA, through *Fretum Christian;*

WHICH VOYAGE

OUR MOST GRACIOUS MAJESTY KING

CHRISTIAN THE FOURTH WAS GRACIOUSLY PLEASED

TO COMMAND IN THE YEAR 1619;

And, in order to accomplish it, sent out his Majesty's Sea

Captain, Iens Munk, together with a Crew numbering in all

64 Persons, in two of His Majesty's ships, *Enhiörningen*

and the Sloop *Lamprenen;*

WHICH SAME

EXPEDITION WAS, SO FAR AS WAS POSSIBLE,

arried out with most implicit obedience to the *Instructions*

Graciously given; but the Commander, after incurring great Peril,

returned back to Norway with the Sloop and only two others;

COMPRISING AN ACCOUNT OF ALL THE CIRCUM-

tances, Courses, Directions, and Occurrences, concerning that

Sea and the Particulars of that Voyage;

BY THE SAID

IENS MUNCK

Diligently observed on the Journey there and back, and

published by His said Royal Majesty's Most

Gracious Command.

ECCLUS. 43.

Navigantes mare, enarrant ejus pericula.

ey that sail on the sea tell of the Dangers thereof; and, when we hear it

with our ears, we marvel thereat, etc.

Printed in Copenhagen by Henrich Waldkirch.

ANNO M. DC. XXIIII.

Titelblad til Navigatio Septentrionalis (PDF-side 130)

Navigatio Septentrionalis

Det er en beretning eller beskrivelse af en rejse for at opsøge Nordvestpassagen, nu kaldet Nova Dania, gennem Fretum Christian.

Denne rejse behagede det vor allernådigste konge, Christian den Fjerde, nådigst at befale i året 1619. For at gennemføre den udsendte han sin skibskaptajn Jens Munk med en besætning på i alt 64 personer i to af Hans Majestæts skibe, Enhjørningen og jagten Lamprenen.

Samme ekspedition blev, så vidt muligt, udført i underdanigst lydighed mod de nådigst givne instrukser; men efter at have udstået stor fare vendte lederen tilbage til Norge med jagten og kun to andre.

Her fortælles om alle omstændigheder, kurser, retninger og hændelser vedrørende dette farvand og denne rejse, flittigt iagttaget på ud- og hjemrejsen af nævnte Jens Munk og udgivet efter Hans Kongelige Majestæts allernådigste befaling.

Sirak 43: Navigantes mare, enarrant ejus pericula. De, som sejler på havet, fortæller om dets farer; og når vi hører det med vore ører, undrer vi os osv.

Trykt i København hos Henrich Waldkirch.

Side 3 (PDF-side 132)

Tilegnelse

Stormægtigste, højbårne fyrste og herre, Christian den Fjerde, konge af Danmark, Norge, de Venders og Goters, hertug af Slesvig, Holsten, Stormarn og Ditmarsken, greve af Oldenburg og Delmenhorst osv., min allernådigste herre og konge: Nåde, lykke og fred fra Gud ved Jesus Kristus, vor Herre.

Allernådigste herre og konge. Da Deres Kongelige Majestæt i det nu forgangne år 1619 efter nådig overvejelse befalede, at jeg med to af Deres Majestæts skibe, Enhjørningen og jagten Lamprenen, skulle sejle ud for at opsøge Nordvestpassagen og nådigst gav mig instrukser herom, har jeg med Guds hjælp og bistand i underdanigst lydighed fulgt dem så nøje, som menneskelig kraft og evne med yderste flid formåede på dette hav og under denne vanskelige sejlads. Skønt jeg efter hjemkomsten straks fremstillede mig for Deres Kongelige Majestæt for underdanigst at berette om rejsens begivenheder, havde jeg alligevel til hensigt senere at nedskrive en udførligere beskrivelse af samme rejse med alle dens omstændigheder til udgivelse, så Deres Kongelige Majestæt nådigst kunne få en langt klarere beretning derom. Denne skulle jeg for længst underdanigst have forelagt Deres Majestæt, men jeg har været optaget af andre presserende

Side 4 (PDF-side 133)

befalinger fra Deres Majestæt og af rejser, som jeg underdanigst er Deres Kongelige Majestæt pligtig, så jeg ikke før nu har kunnet udgive denne skriftlige beretning.

Derfor har jeg nu gennemgået og efterset mine iagttagelser over denne rejse, sejladsen, sundene, kendte og ukendte lande, havne, stræder, kurser og retninger med alle omstændigheder og alt, hvad der hændte, fra begyndelsen til den sidste begivenhed, så langt denne passage kunne opsøges med den omhyggeligst mulige undersøgelse og efterforskning. Dette har jeg sandfærdigt optegnet dag for dag efter sejladsens forandringer og rejsens hændelser og derefter beskrevet alt i denne lille afhandling. Jeg håber underdanigst, at Deres Kongelige Majestæt nådigst vil billige den, og at enhver retsindig mand, der får kendskab til omstændighederne ved dette forsøg, retteligt vil overveje og dømme, at det er sket til ære for Deres Majestæts navn og regering, og at Deres Majestæt nådigst vil forstå rigets gavn og efter evne vælge det, som nu og altid kan tjene undersåtternes velfærd.
Samtidig beder jeg underdanigst om, at Deres Kongelige Majestæt nådigst vil tage både mig og dette mit lille værk i sin gunst og nådige beskyttelse og altid være mig en mild herre og nådig konge. Gud almægtig bevare Deres Kongelige Majestæt i varig sundhed og lykkelig regering.
Givet i København den 1. november 1624.
Deres Kongelige Majestæts
underdanige og pligtskyldige tjener,
Jens Munk.

Side 5 (PDF-side 134)
Beretning eller beskrivelse af en rejse og ekspedition
For at opsøge Nordvestpassagen, nu kaldet Nova Dania, gennem Fretum Christian.
Heri beskrives alle ekspeditionens omstændigheder: sejladsen, stræderne, kendte og ukendte lande, havnene, sundene, kurserne og retningerne, som forekom på rejsen, og alt, hvad der hændte og er værd at vide, fra begyndelsen til slutningen.
I den hellige treenigheds navn. Amen.
I Herrens år 1619, da Hans Kongelige Majestæt, vor allernådigste herres skib Enhjørningen og jagten Lamprenen efter Hans Majestæts nådige befaling var gjort behørigt klare, forsynede og beredte med folk, udrustning, proviant, ammunition og andre fornødenheder til rejsen og ekspeditionen for at opsøge Nordvestpassagen, sejlede jeg, Jens Munk, i Guds navn med disse to skibe fra København ud i

Side 6 (PDF-side 135)
Sundet den 9. maj. Der var da otteogfyrre personer på Enhjørningen og seksten på jagten Lamprenen.
Jeg ventede på vind i Sundet indtil den 16. maj, som var pinsedag. Da sejlede jeg ud af Sundet.
Den 18. maj tidligt om morgenen, mens vi sejlede, hændte det, at en af mine mænd, mens han gik på dækket, pludselig sprang over bord godt to favne fra skibet og stak hovedet under vandet uden dog tilsyneladende at synke så hurtigt, som han ønskede. Da det blæste hårdt, kunne ingen redde ham, hvad jeg meget gerne ville have gjort. Derfor sank han og gik tabt.
Den 25. maj ud for Lister[1] sprang jagten læk, så jeg måtte løbe ind i Karmsund[2] for at finde lækken. Ved undersøgelsen fandt jeg, at tømrerne havde ladet tre bolthuller stå åbne og siden fyldt dem med

beg. Jeg lod straks denne mangel afhjælpe for at kunne fortsætte rejsen. Mens jeg lå i Karmsund, døde den ene af mine to bødkere. Derfor lod jeg tre unge mænd antage i Skudenes[3] i de dødes sted for at bevare min fulde besætning.
Den 30. maj sejlede jeg fra Karmsund for at fortsætte rejsen og satte kurs vestnordvest mod Heth Land,[4] som vi derefter passerede den 2. juni.
Den 4. juni om morgenen, med kurs mod

NOTE 1: En ø tæt ved og vest for Norges sydspids.NOTE 2: Et sund mellem øen Karmø og fastlandet, som grener sig af fra nordsiden af Bukken- eller Stavangerfjorden.NOTE 3: Den vigtigste landsby på Karmø.NOTE 4: Gammelt dansk navn for Shetland.

Side 7 (PDF-side 136)
vest sejlede vi rundt om Færøs østlige ende, som kaldes Syderø,[1] omtrent fire mil[2] vest for den,[3] og satte derefter kurs vest og vest til nord, indtil vi kom ud for Grønland.
Den 11. juni undersøgte jeg, hvor meget proviant der var brugt, og gav bestemte ordrer om udleveringen til forbrug, nemlig således: Hovmesterens bog over den proviant, han havde modtaget, skulle ifølge min instruks altid opbevares i kahytten. Hver gang han åbnede en tønde varer, skulle han indføre det i bogen og i sin ugentlige opgørelse angive, hvor længe den havde varet, med dag og time for, hvornår den var tømt, samt vægt eller mål efter varens art. Alt skulle stemme med de ordrer og regler om kosten, som han ville få efter de til enhver tid foreliggende forhold. På denne måde sikrede jeg mig altid et nøjagtigt regnskab over forbruget, og hvad der endnu fandtes i behold af alle slags proviant og drikkevarer.
Videre: Vi sejlede således vestpå indtil den 20. juni, da vi var nogle mil nord for Grønlands sydlige næs på 61°25′, dog omtrent femten eller seksten mil fra land. Her traf vi megen is og måtte igen vende østpå mod havet. Til sidst sejlede vi frem og tilbage med storm og dårligt vejr indtil den 30. juni, da vi så Grønlands sydlige kap, som englænderne kalder Kap Farvel, og som ligger på 60°30′. Den, der gav stedet dette navn, har utvivlsomt ikke tænkt at vende tilbage. Grønlands

NOTE 1: Den sydligste ø i Færøgruppen.NOTE 2: Gamle danske sømil, hver lig 4,6807 engelske miles. Der går derfor omtrent femten på en breddegrad.NOTE 3: Se kommentaren for en forklaring af dette uklare sted.

Side 8 (PDF-side 137)
sydlige næs er højt land, meget ujævnt og klippefuldt med høje, takkede bjerge. Det var dog ikke muligt at få en sand tegning eller nøjagtigt kendskab til disse høje bjerge på grund af den store ismængde, der dækker dem og gør landene ganske ukendelige. Vi var da kommet til Fretum Davis. Ved indsejlingen til dette stræde traf vi megen is, og her må man være særlig opmærksom og omhyggeligt undgå den. Grunden er, at Grønland på østsiden for det meste strækker sig nordøst en halv streg øst, så al is, der kommer fra øst, drejes mod sydvest. Tilsvarende strækker Grønland ved

Fretum Davis sig mest nordvest en halv streg nord, ligesom strædet i det hele, hvorfra der kommer usigelig megen is. Alt dette mødes ud for Kap Farvel, der rager frem som en trekant; på begge sider af landet flyder nemlig megen is, som kommer fra de mange store fjorde i disse egne.
Videre: Sætter man kursen for langt mod vest, mod den amerikanske side, møder man ligeledes megen is og kan let blive drevet ud af kurs, fordi strømmen med isen hovedsagelig sætter mod sydvest. Den, som vil sejle ind i Fretum Davis eller Regis, må holde sig på 60½° fra Kap Farvel. Kan han holde Kap Farvel i sigte, kan han vælge sin kurs ind i farvandet efter eget skøn, men må være særlig omhyggelig med at beregne og notere misvisningen nøjagtigt; ellers styrer han forkert. Dette må han iagttage og være meget opmærksom på, før han kommer forbi 56° med vestlig kurs.[1]
For nu at vende tilbage til min kurs og

NOTE 1: Se kommentaren for en forklaring af dette sted.

Side 9 (PDF-side 138)
rejsens fortsættelse: Da jeg var kommet fri af isen på 60½°, Kap Farvels længde, styrede jeg vest til nord efter retvisende kurs med to stregers godtgørelse for misvisningen. På denne vej mødte vi undertiden megen is, men da vi var i åben sø, kunne vi til en vis grad undgå den. Noget af den bestod af store masser, som ragede næsten fyrre favne op over vandet. Dette kan måske forekomme utroligt for den, som ikke har set det, men det er ikke desto mindre sandt.
Den 8. juli så vi land på den amerikanske side, men kunne ikke komme til kysten for ismængden. Samme middag var vi på 62½° bredde;[1] vi sejlede da frem og tilbage uden for isen og kunne intet udrette.
Natten til den 9. juli var der sådan tåge og stærk kulde, at istapper på et kvarters længde[2] hang fra takkelagen, så ingen af mændene kunne holde kulden ud. Men samme dag før klokken tre om eftermiddagen skinnede solen på samme sted så varmt, at mændene kastede overfrakkerne og nogle også trøjerne. Da stod jeg ind mellem isen i en stor bugt, som lodserne efter vor breddegrad mente måtte være den rette indsejling til Lomblis- eller Hotsonstrædet. Efter lang undersøgelse fandt vi dog, at det ikke var den rette indsejling. Vi traf megen is, som kommer ud af tre store fjorde, og har derfor kaldt stedet Isefjordene, som det med rette kan kaldes.[3] Det ligger på den sidstnævnte bredde, nemlig 62½

NOTE 1: Landet var sandsynligvis Lock's Land, se kommentaren.NOTE 2: Et kvart dansk alen; en alen er 2,059 engelske fod. Et »kvarter« er derfor lidt over seks engelske tommer.NOTE 3: Det vil sige isfjorde, der tilsammen uden tvivl udgør Frobisherstrædet eller -bugten, af Davis kaldt Lumley's Inlet.

Side 10 (PDF-side 139)
grader og strækker sig til Munkenæs i retningen sydsydøst en halv streg syd og nordnordvest en halv streg nord. Vi satte sydlig kurs langs kysten, som overalt var sønderskåret land med høje klipper,

indtil vi kom til Munkenæs, som det nu kaldes. Det udgør den egentlige nordside af indsejlingen til Hotson- eller Lomblisstrædet, som nu kaldes Fretum Christian.[1]
Den 11. juli havde vi midt på dagen smukt, klart solskinsvejr, skønt der var megen is. Da fik vi Munkenæs' rette bredde, nemlig 61°20′. Den ø, som min instruks angiver til vejledning ved indsejlingen som liggende på 62½°, fandt vi på 60°40′.[2] Her kan der dog muligvis være en fejl, da vi på grund af isen ikke kunne komme øen tilstrækkeligt nær. Her må især bemærkes, at den, som senere vil besejle Fretum Christian eller Hotson, altid bør sætte sin kurs, så han ikke kommer under 61½°, for ikke at blive draget ud af kurs af den stærke strøm, der sætter hårdest mod syd, eller af den stærke ebbe fra Fretum Christian. I dette stræde stiger og falder vandet nemlig ved sædvanligt tidevand fem favne eller mere, mens vandet samtidig er meget dybt. Heraf kan enhver, som vil sejle den vej, vide, hvordan han skal tage sig i agt. Om vor indsejling og sejlads gennem hele Fretum Christian, hvad der hændte, hvilken kurs vi styrede, hvilken is vi fandt, og hvad der foregik i sejlløbet
NOTE 1: Munkenæs er uden tvivl Resolution Islands sydspids, sandsynligvis Frobishers Hatton's Headland. Spørgsmålet om Munks navne for Hudsonstrædet behandles udførligt i kommentaren.NOTE 2: Dette må være en af Buttonøerne.

Side 11 (PDF-side 140)
og forskellige steder på land, fortælles herefter.
Den 12. juli sendte jeg min løjtnant[1] med nogle af folkene i land ved Munkenæs for at hente vand og undersøge, hvad der fandtes, da stedet så egnet ud til at finde havne og vand. Om aftenen kom de tilbage med vand og meldte, at der var havne, men ingen ankerbund; heller ikke kunne vi ligge sikkert for isen. Vi måtte derfor vælge det mindste af to onder, da vi ingen steder i løbet kunne se åbent vand. En halv mil fra Munkenæs lod jeg loddet kaste og nåede bunden på 150 favne. Samme dag skød jeg to eller tre fugle med en bøsse, men ved det sidste skud sprang bøssen i stykker og tog hele den forreste skygge af min hat.
Den 13. juli hen imod aften var vi i den største nød og fare og vidste ikke, hvilket råd vi skulle følge, fordi vi ikke kunne komme videre ved at krydse, og isen pressede os hårdt fra alle sider. I denne farlige stilling fandt alle officererne det bedst at bjærge alle sejl og fastgøre jagten Lamprenen til Enhjørningen, hvilket skete. Så overgav vi alt i Guds hånd og drev i tillid til hans barmhjertige hjælp videre ind i isen igen. Isens angreb og skibenes nød i isen vises på planchen til denne afhandling.[2]
Mens vi således drev frem og tilbage i isen med stor fare for livet, forskød isen et
NOTE 1: Mauritz Stygge, se indledningen.NOTE 2: Hændelsen vises længst til højre på det første træsnit over for s. 14.

Side 12 (PDF-side 141)
stort knæ i skibet, som sad under skibshovedets tap og var fastgjort med seks store jernbolte. Jeg satte derfor alle mine tømrere til at rette knæet igen. Men det var dem for stort, så de intet kunne gøre på stedet. Jeg lod derfor skibet svinge og vende, så siden, hvor knæet var blevet skævt, drev mod isen, og befalede derpå at bruge roret, så skibet vendte mod isen, for at knæet derved

nogenlunde kunne rette sig igen. Det skete også så fuldkomment, som havde tyve tømrere været beskæftiget med at sætte det på plads. Derefter rettede tømrerne de bøjede bolte.
Den 15. juli ved daggry kom vi igen fri af isen og sejlede videre gennem strædet langs nordkysten. Fra tid til anden krydsede vi ind under den høje lækyst, som altså var nordkysten. Senere på dagen blev vinden gunstigere, og vi sejlede da med små sejl mod nordvest mellem isen og landet. Flere steder langs kysten syntes der at være gode havne, men alle var da fulde af is. Da isen drev med stor kraft omkring os fra alle sider, turde jeg ikke sende båden bort for at undersøge, om der fandtes en bekvem havn nogetsteds.
Hen imod aften kom vi til nogle små øer, der strakte sig mere vestligt ud fra fastlandet.[1] Her mødte vi igen megen is og blev uden for øerne hele natten og indtil den 17. juli uden at kunne udrette noget til vor fordel. Til sidst fandt vi det bedst at løbe ind i en havn, som vi da fandt.

NOTE 1: Sandsynligvis nogle navnløse småøer, som vises på kortene mellem Lower og Middle Savage Islands.

Side 13 (PDF-side 142)
Den 17. juli lod jeg jagten sejle foran for at finde ankerplads og fulgte efter med skibet. Vi fandt en god havn og kastede anker i Guds navn. Næste dag sendte jeg mænd ud med ordre om flittigt at lede alle steder efter mennesker på land eller sikre tegn på, at mennesker havde været der. Hen imod middag vendte de tilbage uden at have set nogen. De havde dog fundet mange steder, hvor folk havde opholdt sig, men ikke for nylig.
Den 18. juli,[1] mens vi lå skjult med skibet og jagten bag en holm, så vi mennesker på havnens sydside. Derfor lod jeg straks båden bemande og drog selv derhen. Da de indfødte så, at jeg kom i land til dem, blev de stående, efter at have lagt deres våben og øvrige redskaber bag nogle sten. Da jeg nærmede mig, gengældte de alle mine hilsener på samme måde, men sørgede for at holde sig mellem mig og stedet, hvor våbnene lå. Jeg holdt også nøje øje med stedet, gik derhen og tog deres våben og redskaber i hånden for at undersøge dem. Straks lod de mig forstå, at de hellere ville miste alle klæder og gå nøgne end miste våben og redskaber. De pegede på munden for at vise, at de skaffede sig føden ved disse. Da jeg igen lagde dem fra mig, klappede de i hænderne, så op mod himlen og viste stor glæde. Derpå gav jeg dem knive og alle slags jernvarer. Blandt andet
NOTE 1: Den tilsyneladende forvirring i datoerne her drøftes i kommentaren.

Side 14 (PDF-side 143)
gav jeg en af dem et spejl, men han vidste ikke, hvad det var. Derfor tog jeg det fra ham og holdt det foran hans ansigt, så han kunne se sig selv. Da han så det, tog han hurtigt spejlet fra mig og stak det ind på brystet. Derefter gav de på samme måde mig gaver af det, de havde, nemlig forskellige fugle og sælkød. En af mine mænd, som var meget mørklødet og sorthåret, omfavnede de alle, uden tvivl fordi de troede, at han var af deres folk og land. Folkets udseende samt deres våben og redskaber er gengivet på den medfølgende planche.[1]

Samme dag hen imod aften satte jeg sejl igen. Den 19. juli lå jeg atter foran isen og krydsede en tid frem og tilbage. Jeg havde dog intet håb om at komme igennem på dette tidspunkt og vendte derfor tilbage til havnen, hvor jeg havde omgåedes de indfødte, med den hensigt og det håb at lære dem bedre at kende. Men det var ganske forgæves. Skønt jeg blev liggende indtil den 22. juli, kom ingen af dem til mig, selv om jeg tidligere havde givet dem forskellige gaver. De kom heller ikke tilbage efter deres fiskeredskaber, så længe jeg lå der. Heraf må man slutte, at de uden tvivl er underlagt en øvrighed, som må have forbudt dem at komme til os igen. Mens jeg blev liggende i havnen i håb om, at isen i mellemtiden ville drive bort, lod jeg folkene hente vand og vaske tøj. Nogle sendte jeg ind i landet for at skyde rensdyr, som fandtes i stort antal dér.
Den 22. juli hen imod aften, da jeg fandt, at ingen
NOTE 1: Mødet med de indfødte vises i øverste venstre hjørne af det tilhørende træsnit.
Planche uden sidetal (PDF-side 144)

[Originalen har her det første træsnit.

Side 15 (PDF-side 146)

af de indfødte ville komme til mig, gjorde jeg klar til at sejle bort og lod Hans Majestæts våben og navn, Christianus Quartus, opstille der. Jeg kaldte havnen Rensund, fordi vi skød nogle rensdyr på stedet.[1] Hvor vi fandt de indfødtes fiskenet liggende, lagde vi forskellige af vore varer ved dem, såsom knive og alle slags jernredskaber, og satte derefter sejl. Havnen er meget god, fordi man kan ligge der sikkert for enhver vind.

Den 23. juli tidligt ved daggry fandt vi os helt indesluttede af is fra alle sider, så vi ikke kunne komme bort over nogen bov eller i nogen retning. Derfor fortøjede vi Lamprenen til Enhjørningen både for og agter, strøg stængerne, da en voldsom storm begyndte, og drev så, hvor vinden eller isen bar os hen. Vi kunne da ingen steder se åbent vand. Den følgende nat pressede isen os så hårdt, og vi sad så fast, især i læ, at vi ikke kunne vige til nogen side. Isen knuste fire ankre på Lamprenens bov. Samtidig trængte isen ind under Lamprenens køl, så man kunne føre hånden langs kølen fra for til agter, som planchen viser.[2]
Den 24. juli blev vi siddende så fast i isen, at skibene hverken kunne drive frem eller tilbage, fordi isen lå fast mellem

NOTE 1: Sandsynligvis et sund mellem fastlandet og nogle småøer tæt ved kysten, ikke langt øst for stedet, der på Admiralitetskortet kaldes Jackman's Sound. Nedlæggelsen af et rensdyr vises nederst til venstre på træsnittet over for s. 14.NOTE 2: Denne hændelse er ikke afbildet på nogen af træsnittene.

Side 16 (PDF-side 147)
kysten og os. Isen fra havet pressede os meget hårdt, da en voldsom storm blæste fra sydøst lige ind mod land.
Den 25. juli var vi ligeledes hårdt presset af isen og kunne ingen steder opdage åbent vand. Ved denne lejlighed var jeg nær ved at miste to mænd i isen. De skulle hente en dræg tilbage, som var kastet på en stor ismasse, så vi derved til en vis grad kunne dreje skibet og hindre det i at få for stor fart, da strømmen var meget stærk. Samme dag blev roerladen[1] på Enhjørningen slået i stykker. Den følgende nat førte isen og strømmen os ind mellem fastlandet og nogle holme[2] på en sådan måde, at ti lodser, som år efter år havde besejlet farvandet, ikke kunne have styret skibet bedre gennem holmene, end isen og strømmen førte og drev det uskadt.
Den 26. juli var vi helt indesluttede af is fra alle sider, så vi ingen steder kunne få et anker i bunden eller en trosse i land. Alligevel blev skibet hele dagen på samme sted uden at drive ud eller ind. Vi var nu i den største nød og fare og vidste ikke, hvad vi kunne gøre, men overgav sagen i Guds hånd og bad inderligt om hans hjælp og vejledning. Samme dag gav vi alle noget til de fattige, hver efter evne.

NOTE 1: Udtrykket betegner ikke det egentlige rorhoved, men indfatningen omkring det, som på gammeldags krigsskibe fandtes i officerskahytten og også kaldtes rorhoved. Dette menes med Munks nu forældede ord »Roerlade«.NOTE 2: Holmene, sandsynligvis navnløse klipper tæt ved kysten, kan ikke identificeres.

Side 17 (PDF-side 148)

Den 27. juli drev vi mellem nogle holme.[1] Lige så langt vi drev ind mod land med det ene tidevand, drev vi tilbage med det andet. Samtidig flød så megen is omkring os, at det var umuligt at komme i land nogetsteds, selv om man kunne have vundet hele verden derved.
Den 28. juli lykkedes det med meget arbejde og besvær at komme ind i en lille bugt mellem to holme. Straks lod vi tre ankre falde og førte to trosser i land. Ved laveste ebbe halede vi os så langt ind, at vi knap havde vand under kølen. Da floden kom igen, blev vi dog rystet og presset så meget af isen, at vi havde langt mere arbejde tæt ved land end ude i isen på havet. En stor ismasse, der stod på grund på 22 favne, brast i to. Det gav så store bølger og så voldsom rulning, at Lamprenen, som lå fortøjet ved Enhjørningens side, nær var rullet på grund, hvis vi ikke hurtigt havde fået den klar af Enhjørningen. Et anker blev også slået i stykker mod Enhjørningens bov, før tovet, som holdt det fast, kunne hugges over.
Den 29. juli havde vi nok at gøre med isen, som fra alle sider pressede mod os, mens vi lå i en lille bugt mellem holme.
Den 30. juli var vi ligeledes i stor nød på grund af isen og havde meget besværligt arbejde med at holde den fra skibene som før omtalt.
Den 31. juli blev vi ved højeste flod ført ind over nogle klipper, som ved laveste ebbe stod tørre omtrent fire favne
NOTE 1: Vi har ikke mulighed for at identificere de holme, der nævnes her og dagen efter. Sandsynligvis var det navnløse klipper nær kysten i nærheden af Icy Cove.

Side 18 (PDF-side 149)
over vandet.[1] Således kom vi ind i en lille bugt, hvor vi lå noget mere sikkert for isen end før. Mændene var nu så udmattede, at de ikke længere kunne have udholdt arbejdet med at støde de store ismængder fra skibet og den uophørlige slækning og indhaling af tovene.
Den 1. august, da folkene havde hvilet sig lidt, og vi havde fået noget mere ro, gik en fjerdedel af besætningen sammen i land for at se, om der var vildt at skyde, så vi kunne få fersk kød. Vi så nogle rensdyr, men de var så sky, at vi ikke kunne komme nær dem. To eller tre gode hunde kunne have været os til nytte; dog fik vi efterhånden nogle harer på stedet. Mændene, som imens blev ved skibene, var aldrig ledige, men arbejdede uafbrudt med at standse og holde isen borte, så skibene kunne bevares uskadt.
Den 5. august begyndte isen at tynde lidt ud og drive bort. Derfor lod jeg lasten trimme og mere ballast tage ind. Jeg lod øllet omstikke på friske fade og vand hente. Alt blev gjort klart, og jeg gav nye ordrer om sejladsen: på hvilke steder og bredder vi kunne finde hinanden igen, hvis tåge skilte os ad, skønt et sådant gensyn ville være meget usikkert.
Den 8. august faldt så megen sne, at alle bjergene blev dækket og så helt hvide ud. På dækket lå sneen mere end et kvarter dyb.[2]
NOTE 1: Abacuck Prickett fortæller om en lignende hændelse hos Hudson ved nogle øer nær strædets nordkyst, som han derfor kaldte Isles of God's Mercy, Guds Barmhjertighedsøer. Se Purchas his Pilgrimes, bind III, s. 598.NOTE 2: Se s. 9, note 2.

Side 19 (PDF-side 150)

Samme dag lod jeg en sømand ved navn Anders Stavanger begrave. Hvad denne havn angår, har vi kaldt den Haresund,[1] fordi vi fangede mange harer dér. Jeg har opstillet Hans Kongelige Majestæts våben og navn med store stenvarder. Havnen ligger næsten halvtreds mil inde i Fretum Christian på 62°20′ ved nordkysten tæt ved en stor bugt, som hovedsagelig går nordpå, og hvor der uden tvivl ville være noget at udrette, dog først i august. Vest herfor er endnu en bugt, som også går nordpå. På grund af den vældige mængde drivis kunne man ikke engang komme et halvt kvarters mil fra skibene ad vandet.[2] Samme sted findes megen russerglas,[3] og der syntes også at være malm. Men da jeg ikke havde nogen med, som forstod sig på sådant, blev der ikke foretaget større undersøgelser. Jeg lod dog nogle tønder fylde med stoffet og tog det med. Vi så ingen mennesker i landet på dette tidspunkt, men overalt så vi sikre tegn på, at folk tidligere havde været der og haft deres telte stående. Den 9. august satte vi sejl med nordvestenvind for at fortsætte rejsen og satte kurs vestsydvest, så tæt til vinden som muligt. Vi var da fri af isen undtagen nogle få stykker, som drev hist og her. Samtidig begyndte en meget stærk og voldsom storm. Da vinden og

NOTE 1: Sandsynligvis Icy Cove eller et sted tæt derpå. Spørgsmålet drøftes udførligt i kommentaren.NOTE 2: Bugterne var uden tvivl dem, vi nu kalder North Bay og White Strait, se kommentaren.NOTE 3: Talk, også kaldt »Muscovy Glass« i datidens bøger. Flere tidligere arktiske opdagelsesrejsende bemærkede dette mineral.

Side 20 (PDF-side 151)

strømmen gik mod hinanden, blev søen så høj og hul, at hverken jeg eller nogen anden om bord havde set dens lige. Grunden er den stærke flod og ebbe her. Når vinden og strømmen går mod hinanden i stormvejr, giver det en hul sø, da vandet som før nævnt ved almindeligt tidevand stiger og falder over fem favne på disse steder.[1]

Den 10. august tidligt om morgenen kom vi til Fretum Christians vestside. Lodserne styrede da sydpå i den tro, at vi var kommet ind i en stor bugt,[2] hvilket dog viste sig at være anderledes. Da vi sejlede sydpå langs kysten, fandt vi landet meget højt og sønderskåret, omgivet af mange øer. Der ville uden tvivl mange steder være gode havne at finde, hvis man flittigt søgte, og tiden tillod det.[3] Mens vi således sejlede sydpå langs kysten, kom vi omsider til et stort næs, som nu kaldes Alkenæs Kap,[4] på omkring 60°. Her går også en stor bugt ind, lige mod sydvest, hvor vi kom til et lavt og fladt land,[5] som den engelske lods sagde var det sted,

NOTE 1: Admiralitetskortet angiver tidevandsforskellen ved Isles of God's Mercy til 30 fod.
NOTE 2: Det vil sige Hudsonbugten, som forklaret i kommentaren.
NOTE 3: Det her omtalte kyststykke var Hudsonstrædets sydkyst fra Kap Hope's Advance til øerne Ekkertaujok og Akpatok med disse øers nordkyst, som de forvekslede med Hudsonbugtens vestkyst, se kommentaren.

NOTE 4: Den engelske betydning ville være Auk's Ness, Alkens Næs. Det var sandsynligvis Akpatokøens østende. Identifikationen af dette og de omliggende steder er et noget vanskeligt spørgsmål, som drøftes udførligt i kommentaren.NOTE 5: Sandsynligvis Ungavabugtens sydkyst.

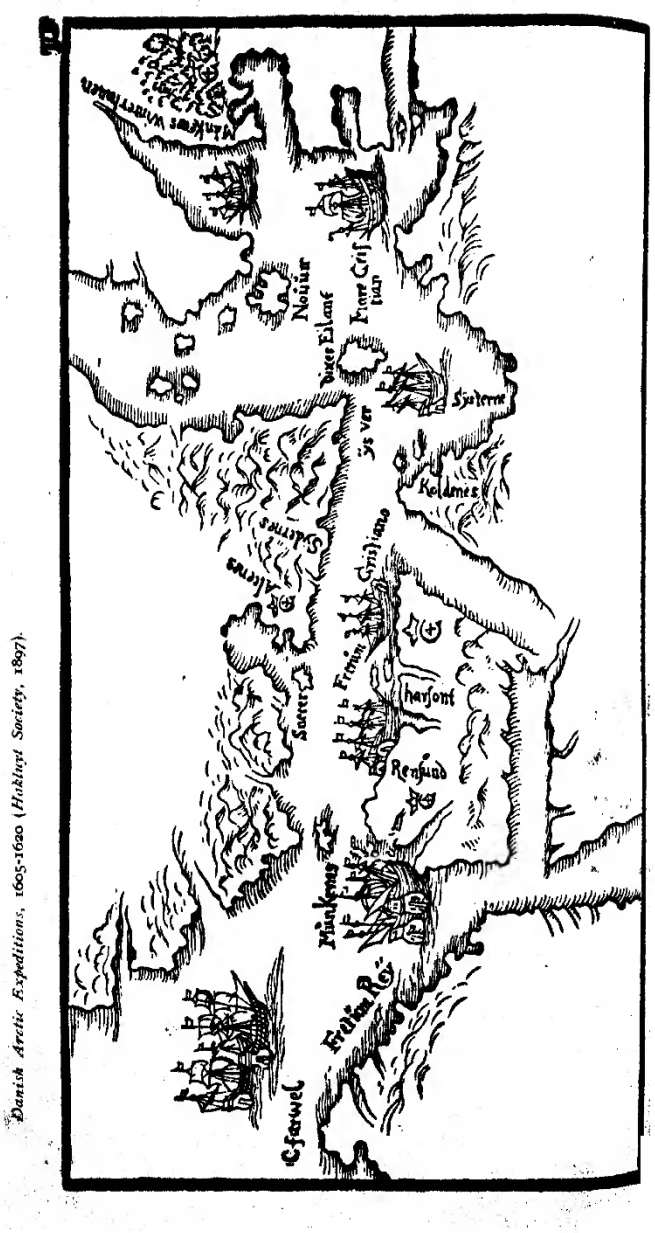


Planche uden sidetal (PDF-side 153)
[Originalen har her Munks kort.)

Side 21 (PDF-side 154)

vi søgte.[1] Men de ord og den mening blev snart taget tilbage. Nogle smukke indløb syntes at åbne sig i bugten. Da vi imidlertid havde kort tid og ikke kunne blive der længe, satte vi kurs ud af Synderbugt[2] for at fortsætte rejsen og sejladsen. Denne bugt ligger på 60° eller noget sydligere.
Den 14. august, da vi var kommet næsten fem mil ud af Synderbugt, nåede vi en stor ø, hvis nordvestlige yderste del var meget højt land, mens sydsiden var fuld af is. Da mange fugle fløj til og fra landet, og det så hvidt ud, dækket af sne, kaldte vi det Sneøland.[3] Landets form vises på det medfølgende kort.
Den 20. august blev vinden østlig. Vi satte derfor kurs vest til nord med godtgørelse for misvisningen og var da på 62°20′. Nu var vi på vor rette vej;[4] men da det var meget tåget, kunne vi ikke se land på nogen side, selv om løbet på dette sted ikke var over seksten mil bredt mellem fastlandet på begge sider. Kort sagt sejlede vi således vestnordvest en halv streg nord, indtil vi var på 63°20′. Undervejs havde vi imidlertid været flere steder, som ikke nævnes her, men som findes omhyggeligt afbildet og beskrevet på det søkort, der er udarbejdet for at

NOTE 1: Ordenes betydning behandles i drøftelsen af Munks instrukser ved slutningen af kommentaren.NOTE 2: Det vil sige den sydlige bugt. Den pågældende bugt var Ungavabugten.NOTE 3: Sandsynligvis Green Island. Stedet synes ikke særlig logisk, men står i originalen, som vi har gengivet det, se kommentaren.NOTE 4: Det vil sige tilbage i Hudsonstrædet med vestlig kurs.

Side 22 (PDF-side 155)
vise dette efter deres mål, mængde og beskaffenhed, størrelse og form. De høje øer heromkring er ligeledes afbildet på søkortet.[1] Her må man passe på ikke at nærme sig for meget til de lande, som kaldes Iisner,[2] fordi både den stærke strøm fra Fretum Christian og strømmen fra Novum Mare[3] mødes her. Derfor er der altid megen strømsø som følge af den stærke strøm. Som regel driver der samtidig megen is i strømmen, som ikke kan komme bort til nogen side, fordi det, der driver væk med det ene tidevand, kommer tilbage med det andet. Når man er kommet omtrent ti mil vestpå i denne del af havet, ser man to øer, som kaldes Søster;[4] omkring dem kan man finde vej ved at lodde. Vil nogen derimod ind i Novum Mare og styre mod Nova Dania,[5] bør han lade disse to øer ligge en halv eller en hel mil til bagbord, skønt man godt kan sejle på begge sider. Fortsætter han vestpå ad ruten, kommer han til en stor, flad og lav ø, kaldet Digges Eyland,[6] omkring hvilken man

NOTE 1: Det omtalte kort kan kun være det over for s. 21, mærket med en hånd, da der ikke findes noget andet. Yderligere forklaring gives i kommentaren.
NOTE 2: Uden tvivl en trykfejl for Iisver, som det staves på s. 54. Det betyder et sted med megen is. Navnet står på kortet på det sted, teksten angiver, men øerne er ikke tydeligt markeret. Om »de høje øer« og Iisver, se kommentaren. Landet kaldet Iisver er sandsynligvis Charles Island.
NOTE 3: Hudsonstrædet og Hudsonbugten.

NOTE 4: Rigtigere Søstrene. Øerne må være Diggesøerne, men er ikke tydeligt markeret på kortet, hvor navnet også er forkert placeret, se kommentaren.
NOTE 5: Munks navn for landet nær Churchillfloden på bugtens vestkyst.NOTE 6: Uden tvivl Mansfield Island.

Planche uden sidetal (PDF-side 157)
[Originalen har her det andet træsnit..]

Side 23 (PDF-side 158)

ligeledes kan sejle ved at lodde. Det er en stor skam, at denne ø ikke ligger på en sydlig bredde, for det er både et stort og fladt land. Man kan sejle helt rundt om den under lodning, og den, der vil ind i Novum Mare, kan sejle på den side, han foretrækker. Dog er det bedre at holde nord om, da der ikke er så megen is som på sydsiden. Jeg sejlede helt rundt om øen. Fra nordspidsen af øen, der nu kaldes Digges Eyland, til Jens Munks Vinterhavn[1] i Nova Dania er kursen sydvest til syd og sydvest, tre døgns sejlads. Når man begynder at få bund på tredive favne og derunder, kan man styre noget sydligere, indtil man ser det sydlige land, der er lavt og skovklædt. Da viser sig nogle lave klipper, som danner et smalt næs, hvorpå to båker er rejst.[2] Den, som vil ind i havnen, skal lade båkerne ligge til styrbord og sejle ind mod sydvest. Lidt inden for indsejlingen ligger en undersøisk klippe, dog på østsiden, så man uden vanskelighed kan passere den.[3] Man kan derefter ankre på syv eller otte favne og let finde ud af resten indenfor, for Enhjørningen ligger, af grunde som senere forklares, omtrent en mil længere oppe ad floden bag et næs på vestsiden. Se planchen og det medfølgende kort.[4]

NOTE 1: Munks vinterhavn, nemlig Port Churchill.
NOTE 2: Disse båker havde Munk selv rejst til vejledning for senere besøgende. Ingen europæere vides at have været i land der før ham.
NOTE 3: Af nogle kaldt St. Mary's Rock.
NOTE 4: Planchen er det modstående træsnit mærket med et kors, som giver et fugleperspektiv af havnen. Kortet er det allerede omtalte. Der findes ikke noget særskilt havnekort.

Side 24 (PDF-side 159)
Den 7. september. Da jeg nu var kommet ind i denne havn, dog med stort besvær på grund af vind og storm, sne, hagl og tåge, lod jeg straks min chalup, som var delt i seks stykker, samle. Den følgende nat holdt vi vagt på land og lod et bål brænde, så Lamprenen, som under den store storm var kommet fra os, kunne finde os igen. Den kom til os den 9. september efter at have været ved det nordlige land, hvor man mente, at der var en åben passage, men der var ingen.[1] Da besætningen havde lidt meget under stormen og anden møje og besvær, og nogle derfor var blevet syge, lod jeg i disse dage de syge bringe fra skibet i land. Vi samlede endnu nogle multebær, stikkelsbær og andre bær, som i Norge kaldes tyttebær og kragebær.[2] Hver dag lod jeg også et godt bål gøre op for de syge på land, hvorved de fik lindring og efterhånden kom godt til kræfter igen.
Den 10. og 11. september var der så frygtelig snestorm og blæst, at intet kunne udrettes.
Den 12. september tidligt om morgenen kom en stor hvidbjørn ned til vandet nær skibet og spiste kød af en beluga, en fisk af dette navn, som jeg havde fanget dagen før.[3] Jeg skød bjørnen, og alle mændene ønskede at spise kødet, hvilket jeg tillod. Jeg befalede kokken at give det et let opkog og derefter
NOTE 1: Emnet drøftes udførligt i kommentaren.NOTE 2: Tyttebær, Vaccinium vitis-idæa, og revling, Empetrum nigrum.NOTE 3: Belugaen eller hvidhvalen er særlig talrig ved Churchillflodens munding. Nedlæggelsen af isbjørnen vises midt på træsnittet over for s. 28.

Side 25 (PDF-side 160)

lade det ligge i eddike en nat. Selv lod jeg to eller tre stykker bjørnekød stege til kahytten. Det smagte godt og bekom os vel.

Den 13. september sendte jeg både chaluppen og skibsbåden ud under mine andenstyrmænd Hans Brock og Jan Pettersen med ordre til at følge kysten otte eller ni mil, den ene på vestsiden, den anden på østsiden, og undersøge landets beskaffenhed, og om der fandtes bedre havne end den, vi lå i.

Den 16. september kom Jan Petersen, som havde undersøgt vestsiden, tilbage. Han meldte, at der ikke fandtes havne, hvor han havde været; landet var lavt, fladt og skovklædt, og der var knap nogen sikker havn, der ordentligt kunne beskytte en båd. Samme dag kom en frygtelig snestorm fra nordøst.

Den 18. september. Da vi kun oplevede frost og sne, rådslåede vi om, hvad vi skulle gøre. Alle officererne fandt det bedst, og det blev endelig besluttet, at da vinteren kom over os med stor strenghed, der voksede dag for dag, skulle skibet bringes ind bag et næs, så godt de ugunstige forhold tillod det, hvor det kunne ligge sikkert for drivisen. Samme dag brast ringen på ankeret, vi lå fortøjet ved.

Den 19. september sejlede vi med skibet og jagten så langt op ad floden, som vi kunne, og lå en nat for anker. Den nat skar den nye drivis omtrent to fingerbredder ind i begge sider af skibet og jagten. Derfor måtte jeg lade skibet føre otte kabellængder nærmere vestkysten over en grund. Afstanden over grunden var næsten ni hundrede favne, og skibet var i stor fare,

Side 26 (PDF-side 161)

fordi bunden var fuld af sten, og skibet med sin skarpe bygning ikke kunne hvile godt på den. Da drivisen fik overhånd, satte skibet sig på en sten og blev ganske læk, så alle tømrerne havde nok at gøre under ebben med at tætne det, før floden kom igen.[1]

Den 25. september. Da vi nu havde sikret skibet tæt under land og ved højvande fået jagten på land, lod jeg skibets køl grave ned i bunden og grene lægge under bugen, pakket med ler og sand, så skibet kunne hvile jævnt på begge sider og derved lide mindre skade.

Samme dag kom styrmand Hans Brock tilbage efter at have undersøgt, om der fandtes bedre havne mod øst. Også han meldte, at der ingen steder var havne egnet til vinterleje, kun fladt, nøgent og sumpet land. Under undersøgelsen havde han været i stor livsfare blandt den megen nye is, der drev frem og tilbage. Han mistede også en dræg, som de havde med, fordi tovet sprang på grund af den dårlige havbund.

Den 27. september. Mens vi nu mente, at skibet lå godt beskyttet mod drivis og dårligt vejr, kom der ved lav ebbe så voldsom isdrift imod os, at vi ville være ført bort, hvis skibet ikke havde stået så fast på bunden. Vi måtte slippe alle fire fortøjningstrosser, og nogle gik i stykker. Under dette isopbrud blev skibet også så læk, at vi ved flod måtte pumpe godt to tusind slag vand ud. Skibet blev samtidig flyttet ud

NOTE 1: Se kortet over havnen i kommentaren.

Side 27 (PDF-side 162)
af det leje, vi oprindelig havde lavet og anbragt det i.
Den 28. september ved højvande fik vi skibet på plads igen og fortøjede det med seks trosser. Ved laveste ebbe blev lækkerne fundet og igen gjort tætte. Derpå lod jeg et nyt leje lave som før, hvor skibet igen blev lagt. Samtidig befalede jeg tømrerne og andre, som kunne bruge en økse, at lave fem bropiller. De andre slæbte træ og sten til disse piller, som jeg lod anbringe foran skibets bov for at afvise isen, så den ikke skadede os.
Den 1. oktober. Da alt var vel fuldført, og skibet og jagten godt beskyttet mod is og storm, lod jeg lasten rydde op, kanonerne anbringe i lasten og noget af vort gods bringe i land, så dækket blev frit, mændene fik bedre plads til at færdes, og skibet ikke led for meget under den store vægt på dækket.
Den 3. oktober lod jeg Lamprenens besætning komme om bord på Enhjørningen til måltiderne, så der kun var én kabys. Jeg gav kokken og hovmesteren ordrer om kosten efter de instrukser, jeg havde med, og tidens og stedets krav.
Den 4. oktober uddelte jeg klæder, skjorter, sko, støvler og andet, som kunne beskytte folkene mod kulden.
Den 5. oktober lod jeg indrette to store ildsteder på dækket, et foran og et bag masten, hvor tyve mænd let kunne sidde omkring hvert. Desuden et ildsted på styrepladsen,[1]

NOTE 1: En del af agterdækket.

Side 28 (PDF-side 163)
hvor der ligeledes var plads til tyve personer, foruden ildstedet i kabyssen, hvor kokken lavede mad; det måtte han have for sig selv.
Den 7. oktober og de følgende dage var tømrerne med folkene i land for at hugge tømmer og slæbe sten til isværn, som blev lavet for at beskytte skibet mod isen, der undertiden drev meget under floden og indtil halv ebbe.
Samme dag var vejret smukt, og jeg drog selv op ad floden for at se, hvor langt jeg kunne komme med en båd. Omtrent halvanden mil oppe var der dog så mange sten, at jeg ikke kunne komme længere og måtte vende om. Jeg havde taget alle slags småvarer med for at give dem til indfødte, hvis jeg mødte nogen, og lære dem at kende, men jeg kunne hverken finde eller se nogen. På hjemvejen kom jeg til et næs og fandt en tegning på en sten, tegnet med trækul og formet som en halv djævel. Derfor kaldte jeg næsset Djævlehug.[1]
Mange steder kunne vi tydeligt se, hvor folk havde været og haft sommerboliger. Selv dér, hvor skibet ligger, er der sikre tegn på tidligere ophold. I skoven findes også mange steder store spånbunker, hvor de har hugget ved eller tømmer. Spånerne ser ud, som om de er hugget med krumme jernredskaber. Jeg mener, at disse folk har en slags afgudsdyrkelse forbundet med ild, fordi der, hvor man finder steder, hvor de har haft

NOTE 1: Det vil sige »Djævlekap«. Måske Musketo Point, hvor floden pludselig udvider sig til mundingsområdet, omtrent en dansk mil eller fire en halv engelske miles oven for skibenes leje.

Side 29 (PDF-side 164)

sommerboliger nær havet, som regel findes firkantede pladser på næsten otte fod på hver led. De er kantet med sten, i den ene ende dækket af tynde, flade sten og mos. I den anden ende står to flade sten på kant med omtrent en fod imellem, og ovenpå ligger en flad sten som et lille alter, hvor der ligger to eller tre små stykker trækul, mens ingen ild eller kul ses andre steder i nærheden. Heraf kan jeg kun slutte, at stedet har været brugt til deres afgudsdyrkelse. Hvis det er tilfældet, må man ønske, at disse stakkels forblindede hedninger kunne komme til bekendelsen af den sande kristne tro.[1] Hvad deres føde og levevis angår, synes de at spise meget halvt tilberedt, for dér, hvor vi fandt deres måltidspladser, så knoglerne ikke særlig godt stegte ud.

Den 10. oktober begyndte jeg at give folkene vinrationer; øl måtte de derimod drikke efter behov, så meget enhver selv ønskede. Samtidig fastsatte jeg regler for vagthold, brændehentning og kulbrænding samt for, hvem der om dagen skulle smelte sne til vand, så enhver vidste, hvad han skulle gøre, og hvordan han skulle forholde sig.

Den 15. oktober. I nattens løb har den nye drivis igen løftet skibet ud af dets leje. Jeg befalede straks at lægge nye grene under ved næste lavvande og fylde mellemrummene med ler og sand som før. Samme nat førte isen en af pillerne helt bort, så jeg straks måtte lade en anden bygge

NOTE 1: Disse pladser var de indfødtes grave, som flere tidlige opdagelsesrejsende har iagttaget og beskrevet.

Side 30 (PDF-side 165)

i dens sted til skibets beskyttelse. Så snart isen lå helt fast, led skibet ingen yderligere skade.

Den 22. oktober frøs isen fast for alvor, da frosten var frygtelig hård. Samme nat fangede vi en sort ræv.

Efter denne dag begyndte folkene at gå på jagt om dagen. Nogle gik i skoven for at sætte dyrefælder, og nogle byggede en hytte til at ligge for glug, som det hedder i Norge.[1] Andre drog ud i det åbne land for at skyde, for der var mange ryper[2] og harer[3] og alle slags fugle, så længe sneen ikke var for dyb. Før jul var der således nok at fordrive tiden med. Alle gik dengang gerne på jagt i skoven eller det åbne land, for i godt vejr kom de aldrig hjem uden noget godt. Det var tilstrækkelig tilskyndelse til at bevæge sig.

Den 30. oktober dækkede isen floden overalt. Indtil da havde den stærke flod og ebbe hindret den i at fryse helt til. I disse dage var frosten ret mild, og hver dag var der klart solskin. Derfor gik jeg den 7. november i land med nitten mænd og trængte næsten tre mil ind i landet for at se, om der fandtes indbyggere. Da vi imidlertid

NOTE 1: Glug betyder et vindue eller en lignende åbning. At ligge for glug betyder at ligge på lur bag en sådan åbning for at holde øje med fælder eller skyde dyr, der lokkes af madding eller på anden måde.
NOTE 2: Hudsonbugtens dalrype er identisk med den europæiske art, Lagopus albus. Den er almindelig i Nordeuropa og var derfor velkendt af Munk og hans folk under navnet »Rype«, som også bruges i originalen. De tidlige engelske opdagelsesrejsende kaldte den fejlagtigt »White Partridge«, hvid agerhøne.
NOTE 3: Sandsynligvis polarharen, Lepus glacialis.

Side 31 (PDF-side 166)
pludselig fik så stort et snefald, at vi ikke kunne bane os vej, måtte vi vende tilbage uden at have udrettet noget. Havde vi haft ski som dem, man bruger i Norge, og mænd, der kunne løbe på dem, er det ikke usandsynligt, at vi var kommet langt nok til at finde folk. Ellers er det umuligt at komme frem i disse lande om vinteren.[1]
Den 10. november, mortensaften, skød folkene nogle ryper, som vi måtte nøjes med i stedet for mortensgås.[2] Jeg lod give dem en pint spansk vin til hver skål[3] ud over den daglige ration. Dermed var hele besætningen vel tilfreds, ja munter og glad, og af skibsøllet fik de så meget, de ville. Men da frosten siden fik overhånd, frøs øllet til bunds. Jeg var derfor bange for at lade dem drikke det, før det var ordentligt tøet og kogt igen, og lod hver ny tønde koge, når den blev taget frem til forbrug. Det var i alle tilfælde bedre end snevand, som ellers måtte smeltes til drikke eller til at blande i vin. Jeg lod dog folkene følge deres egen lyst i dette, for almindelige mennesker er nu engang sådan indrettet, at hvad man stærkest forbyder dem, gør de alligevel helst i smug uden at tænke på, om det gavner eller skader.
Den 12. november havde vi smukt solskin, og om aftenen sås solen gå ned i sydvest til vest. Her må også bemærkes, at

NOTE 1: Andre har gjort samme iagttagelse, og blandt Munks krav til en anden ekspedition nævnes ski.
NOTE 2: Stegt gås til mortensfesten er lige så fast en skik i Danmark som kalkun juledag i England.
NOTE 3: Sandsynligvis det samme som til hvert spiselag.

Side 32 (PDF-side 167)
månen heromkring giver højvande, når den står i østsydøst og vestnordvest.
Den 15. november begyndte to af mine mænd for første gang at ligge for glug, som det hedder i Norge, i en lille hytte, de havde bygget i skoven. Den første nat fangede de to sorte ræve og en korsræv, alle smukke.
Den 14. november. Om natten kom en stor sort hund til skibet over isen. Vagten så den og skød den straks i den tro, at det var en sort ræv. Meget triumferende slæbte han den ind i kahytten og mente, at han havde gjort en stor fangst. Da vi undersøgte den om morgenen, fandt vi, at det var en stor

hund, uden tvivl dresseret til at fange vildt, for den havde haft små snore bundet om snuden, så hårene var slidt af.[1] Dens højre øre var kløvet, og måske var ejeren ikke glad for at miste den. Selv ville jeg gerne have fanget den levende. Da ville jeg have gjort den til kræmmer og ladet den gå hjem, hvorfra den var kommet, med småvarer.
Den 21. november. I disse dage var vejret meget smukt, så godt som man kunne vente det i Danmark på denne årstid. Havet udenfor var også helt klart, og vandet åbent så langt, vi kunne se. Det må dog bemærkes, at isen på havet især driver efter vindens styrke. Alle disse dage, så længe det smukke, milde vejr varede, var folkene dagligt i skoven, skønt sneen var meget dyb. Nogle skød ryper, som var os til stor hjælp; andre tilså og ordnede deres dyrefælder.

NOTE 1: Eskimoerne giver i almindelighed deres hunde mundkurv på grund af deres tyvagtige vaner.

Side 33 (PDF-side 168)
Samme dag blev en sømand, som længe havde været syg, begravet.
Den 23. november, da solen stod i sydvest, viste der sig et syn på himlen, som om der var tre sole.
Den 27. november var frosten meget skarp. Alle vore glasflasker med kostbare væsker sprang i stykker. Den, der vil besejle så kolde have, bør derfor forsyne sig godt med tinflasker eller andre, der kan modstå frosten.
Den 3. december, da vejret var meget mildt, gik jeg med nogle mænd ud midt i flodmundingen for at måle isens tykkelse midt i løbet. Vi fandt den syv sjællandske kvarter tyk.[1] Denne tykkelse beholdt den til længe efter jul, hvad enten frosten var mere eller mindre streng. Men i stille, stillestående vand blev isen meget tykkere end syv kvarter. Hvad den drivis angår, som flyder frem og tilbage på havet og er meget tyk, kommer den fra de mange store floder og bugter. Ved vindens og strømmens store kraft skubbes den sammen og bliver så tyk og driver således bort. Blandt denne is findes store masser, der rager hele tyve favne over vandet. Nogle sådanne masser, som jeg selv lod undersøge, stod fast på havbunden på mere end fyrre favne. Dette kan måske forekomme utroligt, men det er sandt. Om så dybe og høje ismasser, som jeg har fundet, mener jeg, at hvor der er mange høje, stejle bjerge, er vandet også meget dybt. Al sneen, som drives op på bjergene, har

NOTE 1: Omtrent tre fod og syv engelske tommer, se s. 9, note 2.

Side 34 (PDF-side 169)
stor vægt og glider efterhånden ned. Så snart sneen kommer i vandet på sådanne kolde steder, bliver den straks til is. Når den dagligt vokser på denne måde, bliver den til sidst så tyk og høj. Hvor der er sådanne høje lande og bjerge, findes der nemlig som regel også så store og tykke ismasser.[1]
Den 10. december om aftenen ved halv ni viste månen sig i formørkelse. Da månen blev fuld, var den omgivet af en stor, meget klar ring, og der viste sig et kors, som delte månen både på tværs og på langs. Det begyndte, da månen stod i østnordøst, og varede, indtil den kom til øst; da begyndte

månen at gå i formørkelse. Månens afstand fra den ring, som var længst fra månen, var lige stor til begge sider, 20⅓° over min østlige horisont. Da formørkelsen først begyndte, stod månen 15½° over min østlige horisont. Ved formørkelsens afslutning stod den derimod 47° over min sydlige horisont og i sydøst til syd; klokken ti var den forbi.
Om denne måneformørkelse henviser jeg den velvillige læser til efemeriderne, hvor han kan se år, måned og dag for dens begyndelse og afslutning og deraf med sikkerhed lære, hvilken forskel der er mellem stedernes længdegrader. Dette er min korte og enfoldige beskrivelse af den formørkelse, jeg så og iagttog på dette sted. Jeg håber, at den velvillige læser, som har forstand på sådant, vil tage alt i den bedste

NOTE 1: Munks teori om isbjergenes dannelse omtales i kommentaren. Her påpeges også, at de isbjerge, han her nævner, blev set i Hudsonstrædet og ikke nær vinterpladsen, hvor der ingen findes.

Side 35 (PDF-side 170)
mening, selv om jeg ikke her har beskrevet hver omstændighed så nøjagtigt, som jeg burde.[1]
Den 12. december døde den ene af mine to kirurger, ham på Lamprenen ved navn David Velske. Hans lig måtte ligge ubegravet på skibet i to dage, fordi frosten var så streng, at ingen kunne gå i land og begrave ham før den 14. december. Kulden var da så stærk, at mange fik forfrysninger på næse og kinder, når de vendte et ubeskyttet ansigt mod vinden.
Den 20. december var vejret smukt og mildt, og hele besætningen var i land. Nogle gik på jagt, så vi kunne få fersk kød til den kommende julehøjtid; andre hentede ved og brændte trækul. Om aftenen kom jægerne tilbage med en del ryper og en hare.
Den 22. december havde vi skarp frost. Jeg lod en Rostocktønde[2] fylde med vand. Da båndene blev løsnet om morgenen, var den frosset helt til bunds og var lutter is.
Den 24. december, juleaften, gav jeg folkene vin og stærkt øl, som måtte koges igen, da det var bundfrosset. De fik så meget, de kunne tåle, og var meget muntre, men ingen fornærmede en anden med så meget som et ord.
Den hellige juledag fejrede og holdt vi alle højtideligt, som det er en kristens pligt. Vi havde prædiken og messe. Efter prædikenen gav vi efter gammel skik præsten et offer, hver efter evne. Der var ikke mange penge blandt

NOTE 1: Om Munks åbenbart forvirrede beskrivelse af formørkelsen må vi henvise læseren til kommentaren.
NOTE 2: Rostockøl var dengang meget værdsat i Danmark.

Side 36 (PDF-side 171)
folkene, men de gav, hvad de havde. Nogle gav hvide ræveskind, så præsten fik nok til at fore en frakke. Han fik dog ikke lov at leve længe nok til at bære den.

Gennem hele højtiden var vejret ret mildt. For at tiden ikke skulle falde lang, øvede folkene alle slags lege; den, der kunne finde på mest fornøjelse, var mest populær. Besætningen, hvoraf de fleste da var raske, havde således alle slags løjer og tidsfordriv. Sådan tilbragte vi helligdagene med den munterhed, der kunne skaffes.

I Herrens år 1620

Den 1. januar. Nytårsdag var frosten umådelig skarp. Jeg lod give folkene et par pints vin til hver skål ud over den daglige ration, så de kunne holde humøret oppe. Dagen var helt klar med solskin. Vi havde altid den hårdeste frost med nordvestenvind. I disse dage havde vi den skarpeste frost, vi endnu havde oplevet hele vinteren, og vi led da mere under den frygtelige frost end under noget andet.

Den 8. januar og alle de foregående dage fortsatte den frygtelig hårde frost med nordvestenvind og klart solskin. Den dag døde en af mine sømænd.

Den 9. januar begyndte folkene igen at fange nogle ræve og zobler.

Den 10. januar lagde præsten, hr. Rasmus Jensen, og kirurgen, mester Casper Caspersen, sig til sengs efter i nogen tid at have følt sig meget dårlige. Derefter begyndte en voldsom sygdom blandt folkene, som dag for dag bredte sig mere. Sygdommen var meget ejendommelig, og de syge blev i almindelighed

Side 37 (PDF-side 172)

angrebet af blodgang omtrent tre uger før deres død. Samme dag døde min mesterkok.

Den 18. januar. I alle disse dage var vejret så mildt, som det overhovedet kunne være her i Danmark på denne årstid. Alle endnu raske var i skoven, hver med sit, men især på jagt for at skaffe ryper til de syge.

Den 21. januar var vejret smukt og klart med solskin. Da lå tretten af os syge. Som ofte før spurgte jeg kirurgen, nævnte mester Casper Caspersen, der også selv lå dødssyg, om han kendte noget godt middel i sin kiste, som kunne tjene besætningens og hans egen helbredelse eller lindring, og bad ham lade mig vide det. Han svarede, at han efter bedste evne og skøn allerede havde brugt så mange af sine medbragte midler, som han kunne, og at hvis Gud ikke hjalp, kunne han slet ikke bruge flere midler, som ville gavne helbredelsen.

Den 23. januar døde en af mine to styrmænd, Hans Brock, der i næsten fem måneder havde været syg, snart oppe, snart til sengs. Samme dag var vejret smukt med dejligt solskin, og præsten satte sig op i køjen og holdt en prædiken for folkene, den sidste han holdt i denne verden.

Den 24. januar om formiddagen syntes der at være to naturlige sole på himlen.

Den 25. januar, da jeg lod min styrmand Hans Brocks lig begrave, lod jeg to falkonetter[1] affyre, den sidste ære, jeg da kunne vise ham. Men tapperne

NOTE 1: Falkonetten eller falkonkanonen var en slags lille kanon, som nu er ude af brug.

Side 38 (PDF-side 173)

sprang af begge falkonetter, og manden, som affyrede dem, var nær ved at miste begge ben, så skørt var jernet blevet af den skarpe, strenge frost.

Den 27. januar døde sømand Jens Helsing. Samme dag lagde min løjtnant, velbyrdige Maurids Stygge, sig for bestandig efter nogen tids skranten. Samme dag så folkene spor efter fem rensdyr, jaget af en ulv, hvis fodspor også kunne ses. Jeg sendte derfor nogle mænd efter dyrene i håb om at få fat i nogle af dem. Men et stort snefald hindrede dem i at følge sporene længere, og de kom tilbage uden fangst.

Den 28. januar var kulden så streng, at en tinkande med lidt vand, som drengen havde glemt i kahytten, sprang i løbet af natten. Jeg ved derfor ikke, i hvilke kar man kan bevare kostbare væsker på rejser til så kolde have, når tin ikke kan holde.

Den 2. februar var frosten meget hård. Folkene i land fik to ryper, som var meget velkomne til de syge.

Den 5. februar døde en sømand ved navn Laurids Bergen. Samme dag sendte jeg igen til kirurgen, nævnte mester Casper Caspersen, med en indtrængende bøn om for Guds skyld at gøre sit yderste, hvis han kendte et middel eller et godt råd. Da han selv var meget syg og svag, bad jeg ham i det mindste lade mig vide, hvilken medicin eller hvilket middel jeg kunne bruge til besætningens gavn. Han svarede som før, at hvis Gud ikke hjalp, kunne han slet ikke give råd eller bistand.

Den 6. februar gik jeg med tre mænd til indløbet, vi var kommet igennem, for at se, hvordan det stod til med isen på havet. Men da kunne vi

Side 39 (PDF-side 174)

ikke se åbent vand og vendte om aftenen tilbage til skibet.

Den 10. februar. I disse dage var vejret ret mildt, men der var megen sygdom og svaghed blandt folkene. To døde den dag efter meget lang tids sygeleje.

Den 12. februar fangede vi to ryper, som var meget velkomne til de syge.

Den 13. februar bestemte jeg, at hver person skulle have en tredjedel pint vin ved hvert måltid og om morgenen et helt mål brændevin ud over den sædvanlige ration.

Den 16. februar. Alle disse dage var der kun sygdom og svaghed. Hver dag voksede de syges antal, så der denne dag kun var syv raske til at hente ved og vand og udføre skibets arbejde. Samme dag døde en sømand, der havde været syg hele rejsen. Man kan sandelig sige, at han i sine vaner var lige så urenlig som et utæmmet dyr.

Den 17. februar døde en af mine mænd, Rasmus København. Da var allerede tyve af besætningen døde. Den dag fik vi en hare, som var meget velkommen.

Den 20. februar om aftenen døde præsten, nævnte hr. Rasmus Jensen, efter lang tids sygdom og sengeleje.

Den 25. februar. I alle disse dage er intet særligt hændt, bortset fra at løjtnantens tjener Claus, som havde været syg, døde. I den sidste nat har frosten sprængt bunden af en kedel, der brugtes til at smelte sne om dagen, fordi lidt vand var glemt i den aftenen før.

Den 29. februar var frosten så streng, at ingen kunne gå i land efter vand eller ved, og

Side 40 (PDF-side 175)
kokken måtte den dag bruge, hvad han kunne finde, som brændsel. Hen imod aften fik jeg dog en mand i land efter ved. Samme dag måtte jeg selv passe kahytten; ellers havde vi intet fået at spise hele dagen, da min tjener nu også var blevet syg og havde lagt sig helt til sengs.
Den 1. marts døde Jens Bornholm og Hans Skudenes. Da sygdommen nu havde bredt sig så meget, at næsten hele besætningen lå syg, havde vi stor vanskelighed med at få de døde begravet.
Den 4. marts var vejret mildt, og vi fangede fem ryper i det åbne land. De var meget velkomne. Jeg lod koge suppe af dem og dele den ud blandt de syge. Men kødet kunne de ikke spise, fordi deres munde indvendig var hårdt angrebet af skørbug.
Den 8. marts døde Oluf Boye efter næsten ni ugers sygdom, og liget blev straks begravet.
Den 9. marts døde bødker Anders, der havde ligget syg siden jul; også hans lig blev straks begravet.
Den 11. marts gik solen ind i Vædderen. Det var da forårsjævndøgn med lige lang nat og dag. På disse kanter stod solen op i østsydøst og gik ned i vestnordvest klokken syv om aftenen; men på grund af misvisningen var klokken egentlig ikke mere end seks.[1] Samme dag var vejret smukt og mildt, og jeg lod al sne kaste af dækket og dette gøre godt rent. Jeg havde da kun få at vælge imellem, som kunne arbejde.
Den 21. marts. I alle disse dage var vejret skiftende, snart smukt og klart, snart skarpt og strengt, så intet særligt kan

NOTE 1: Nogle bemærkninger om dette sted findes i kommentaren.

Side 41 (PDF-side 176)
optegnes om det. Men de fleste af folkene lå desværre syge, og det var meget ynkeligt og sørgeligt både at høre og se dem. Samme dag døde nævnte mester Casper, kirurgen, og Povel Pedersen, som begge havde været syge næsten siden jul. Nu og siden rasede sygdommen voldsomt mere for hver dag, så vi, der endnu var tilbage, havde stort besvær med at få de døde begravet.
Den 24. marts. Alle disse dage var vejret smukt og mildt uden frost. Vi håbede nu, at vejret efter denne dag ville blive gunstigt. En af mændene, som kom i land og op på en høj klippe, så åbent vand uden for indløbet, hvilket gav os fortrøstningsfulde forventninger.
Den 25. marts døde skipper Jan Ollufsen, der havde ligget syg i nitten uger. Samme dag var vejret smukt, og jeg var selv i land og samlede tyttebær, som de kaldes i Norge, hvor sneen var smeltet. På sådanne steder var de lige så friske som om efteråret, men de måtte samles straks, da de ellers hurtigt visnede.
Den 26. marts var vejret også smukt. Jeg var i land og samlede en del bær, som jeg delte ud blandt folkene. De var meget velkomne og bekom dem vel.
Den 27. marts gennemså jeg kirurgens kiste og undersøgte nøje indholdet, da jeg nu uden kirurg måtte gøre mit bedste selv. Men det var en stor forsømmelse og fejl, at lægerne ikke havde leveret

en lille liste over, hvad de forskellige lægemidler var gode for, og hvordan de skulle bruges. Jeg er også sikker på, og ville sætte mit liv på,

Side 42 (PDF-side 177)

at der fandtes mange slags lægemidler i kisten, som min kirurg ikke kendte, og endnu mindre vidste, hvortil og hvordan de skulle bruges. Alle navne var nemlig skrevet på latin, hvoraf han ikke havde glemt meget i sit liv; hver gang han skulle undersøge en flaske eller æske, måtte præsten læse påskriften for ham.

Den 29. marts. I alle disse dage var vejret ret mildt. Samme dag døde Ismael Abrahamsen og Christen Gregersen. Deres lig blev også begravet denne dag efter den lejlighed og evne, vi da havde.

Den 30. marts var frosten skarp. Den dag døde tømrer Svend Arvedsen. Nu begyndte min største sorg og elendighed, og jeg var som en vild og ensom fugl. Jeg måtte selv løbe omkring i skibet, give de syge drikke, koge drikke til dem og skaffe, hvad jeg mente kunne gavne dem, hvilket jeg ikke var vant til og kun havde ringe forstand på.

Den 31. marts døde min andenstyrmand Johan Petterson efter lang tids sygeleje.

Den 1. april døde min salige nevø Erik Munk, og hans og Johan Pettersons lig blev lagt sammen i én grav.

Den 3. april var frosten frygtelig skarp, så ingen af os kunne blotte sig for kulde. Jeg havde nu heller ingen at befale over, for alle lå under Guds hånd, og der var stor elendighed og sorg. Samme dag døde Iver Alsing.

Den 4. april var vejret så koldt og strengt, at ingen overhovedet kunne gå i land og grave en grav til ligene i skibet.

Den 5. april døde Christoffer Oslo og

Side 43 (PDF-side 178)

Rasmus Clemendsen, min overkonstabel og hans medhjælper. Samme dag hen imod aften døde min bådsmand Lauritz Hansen. Antallet af raske var nu så lille, at vi knap kunne begrave de døde.

Den 8. april døde Villom Gorden,[1] min førstestyrmand, efter lang tids sygdom, snart oppe, snart til sengs. Hen imod aften døde Anders Sodens. Hans og Villom Gordens lig blev lagt i samme grav, hvilket vi overlevende kun med stort besvær magtede på grund af vor elendige svaghed. Ikke én var rask eller stærk nok til at gå i skoven efter brænde. Vi måtte disse dage samle alt i skibet, som kunne brændes; da det var brugt, måtte vi tage chaluppen til brændsel.

Den 10. april døde den ærlige og velbyrdige mand Mauritz Stygge, min løjtnant, som længe havde ligget syg. Jeg tog noget af mit eget linned og svøbte hans lig så godt, jeg kunne. Med stort besvær fik jeg lavet en kiste til ham.

Den 12. april havde vi smukt solskin og lidt regn, som ikke var faldet på stedet i syv måneder. Samme dag bar vi løjtnantens lig i land og begravede det ordentligt efter vor daværende evne.

Den 13. april tog jeg et bad i et vinfad, jeg havde ladet gøre klart. Jeg brugte alle slags urter, vi fandt i kirurgens kiste og mente kunne gavne. Derefter fik mine mænd ligeledes et bad, så mange

NOTE 1: William Gordon, den engelske lods.

Side 44 (PDF-side 179)
som kunne bevæge sig og ikke var for svage. Badet gjorde os, Gud være takket, meget godt, især mig.
Den 14. april var frosten skarp. Den dag havde kun fire foruden mig kræfter til at sidde op i køjen og høre langfredagsprædikenen.
Den 16. april var påskedag. Da døde Anders Orust og bødker Jens efter lang tids sygeleje. Da vejret var ret mildt, fik jeg deres lig begravet. Samme dag forfremmede jeg min kvartermester til skipper, skønt han var syg, så han efter evne kunne bistå mig lidt. Jeg var selv da ganske elendig og forladt af hele verden, som enhver kan forestille sig. Den følgende nat døde Hans Bendtsen.
Den 17. april døde min tjener Oluf Andersen, der i syv år havde tjent mig trofast og vel.
Den 19. april døde Peder Amundsen efter lang tids sygdom, ganske udtæret.
Den 20. april havde vi smukt solskin med østenvind. Den dag fik vi tre ryper, som vi var meget glade for.
Den 21. april var solskinnet dejligt. Derfor krøb nogle syge frem fra køjerne for at varme sig i solen. Men de var så svage, at nogle besvimede, så det ikke gavnede dem. Jeg havde nok at gøre med at få dem tilbage, hver i sin køje. Hen imod aften fik vi to birkehøns,[1] som vi havde stor brug for, så vi kunne få noget ferskt til styrkelse. Det skyldtes Guds særlige forsyn,

NOTE 1: Navnet er sandsynligvis ment om urfuglen, Tetrao tetrix. Da den ikke findes i Nordamerika, må fuglene have tilhørt en lignende art, sandsynligvis den canadiske skovhøne, Tetrao canadensis.

Side 45 (PDF-side 180)
for de syge kunne ikke spise saltmaden, kun suppe af det ferske kød, vi fik.
Den 22. april om eftermiddagen lod jeg et bad gøre klar, og alle, som var stærke nok til at bevæge sig, badede. Det gjorde os godt.
Den 24. april døde Oluf Sundmøre, kvartermesterens medhjælper.
Den 25. april begyndte vildgæssene at komme. Det glædede os, for vi håbede, at sommeren nu snart kom. Men den forventning blev skuffet, for kulden varede meget længere.
Den 27. april var der skarp nattefrost og søndenvind. Kulden i disse dage mærkede vi stærkere end nogen anden; den gjorde os stor skade og svækkede os. Samme dag døde Halvor Brønnie efter mere end to måneders sygeleje. Med stort besvær fik jeg ham begravet.
Den 28. april døde skænk Morten Nielsen og Thor Tønsberg. Vi fire, som endnu kunne bevæge os lidt, havde stor møje med at begrave dem.
Den 3. og 4. maj. Alle disse dage forlod ingen køjen undtagen mig og underkokken, som endnu kunne gøre lidt. Den sidste dag døde Anders Marstrand og Morten Marstrand, bådsmandsmat, begge efter lang tids sygdom.

Den 6. maj døde Johan Watzen,[1] den engelske styrmand, den fjerde af mine styrmænd. De sidstnævntes lig måtte ligge nogle dage, for kulden var så skarp og streng, at ingen af os tre stakkels mænd, der endnu havde lidt kræfter, kunne begrave dem.
Den 7. maj blev vejret mildere, og vi fik de døde begravet; men på grund af vor

NOTE 1: John Watson, den anden engelske lods.

Side 46 (PDF-side 181)
yderlige svaghed var det så vanskeligt, at vi kun kunne få ligene til graven ved at trække dem på en lille slæde, som om vinteren havde været brugt til vedtransport.[1]
Den 10. maj. De foregående dage havde vi meget streng kulde og frost, der svækkede og hindrede os. Men denne dag var vejret smukt og mildt, og mange gæs kom til. Vi fik én, som var nok til to måltider. På dette tidspunkt var vi elleve i live, de syge medregnet.
Den 11. maj var det meget koldt. Vi blev alle stille i køjerne, for i vor store svaghed kunne vi ikke tåle kulde; vore lemmer blev lammet og ligesom knust af den.
Den 12. maj døde tømrer Jens Jørgensen og Svend Marstrand. Gud ved, hvilken elendighed vi led, før vi fik dem begravet. De var de sidste, som blev jordet.
Den 16. maj var det meget koldt. Da døde skipper Jens Hendrichsen, og hans lig måtte blive liggende ubegravet.
Den 19. maj døde Erik Hansen Li, som hele rejsen havde været meget flittig og villig og hverken havde fornærmet nogen eller fortjent straf. Han havde gravet mange grave for andre, men nu var der ingen til at grave hans, og liget måtte ligge ubegravet.
Den 20. maj var vejret smukt og mildt med søndenvind. Det var en stor sorg for os, at mens Gud gav så rigeligt af alle slags fugle, var ingen stærk nok til at gå ud og skyde nogle.

NOTE 1: Slæden brugt til begravelser vises midt på det andet træsnit over for s. 23.

Side 47 (PDF-side 182)
Den 21. maj havde vi dejligt, klart solskin. Jeg og tre andre gik med stort besvær i land, gjorde ild og smurte leddene med bjørnefedt. Om aftenen gik jeg og én anden om bord igen.
Den 22. maj var solskinnet så smukt og varmt, som man kunne ønske af Gud. Ved Guds forsyn kom en gås, som tre eller fire dage før havde fået skudt et ben af, nær skibet. Vi fangede og kogte den og havde mad af den i to dage.
Af landets fugle var forskellige slags ankommet i den sidste uge: alle slags gæs, svaner, ænder af alle slags, terner, sydlige viber, svaler, snepper, en meget god og velsmagende fugl, måger af alle slags, falke, ravne, ryper og ørne.
Den 28. maj. I disse dage var der intet særligt at skrive om, bortset fra at vi syv elendige mennesker, der endnu lå i live, så sørgmodigt på hinanden og hver dag håbede, at sneen ville tø og isen drive bort.

Om symptomerne og særtrækkene ved sygdommen, som havde ramt os: Det var en sjælden og usædvanlig sygdom. Alle lemmer og led blev så ynkeligt trukket sammen med store smerter i lænderne, som blev tusind knive stukket igennem dem. Kroppen var samtidig blå og brun som et blåt øje og ganske kraftesløs. Munden var også i meget dårlig og elendig tilstand; alle tænderne sad løse, så vi ikke kunne spise føde.[1]
I disse dage, da vi lå så dårlige til sengs, døde tømrer Peder Nyborg, Knud Lauritzsen Skudenes og Jørgen, kokkedrengen. Alle

NOTE 1: Sygdommen var uden tvivl skørbug.

Side 48 (PDF-side 183)
blev liggende på styrepladsen, for ingen kunne begrave dem eller kaste dem over bord.
Den 4. juni, pinsedag, var kun tre foruden mig i live, alle liggende uden at kunne hjælpe hinanden. Maven var villig nok og havde appetit, men tænderne tillod ikke at spise, og ingen havde kræfter til at gå ned i lasten efter en drik vin. Kokkedrengen lå død ved min køje og tre mænd på styrepladsen. To mænd var i land og ville gerne tilbage om bord, men kunne ikke, da de ikke havde kræfter i lemmerne til at hjælpe sig op. Både de og jeg lå ganske udmattede, da vi i hele fire dage ikke havde fået noget til legemets ophold. Jeg håbede nu kun, at Gud ville gøre ende på min elendighed og tage mig til sig og sit rige. I den tro, at det ville blive det sidste, jeg skrev i denne verden, nedskrev jeg følgende:
Da jeg nu ikke mere har håb om liv i denne verden, beder jeg for Guds skyld, hvis kristne mennesker skulle komme hertil, at de vil begrave mit fattige legeme sammen med de andre, som findes her, og vente deres løn af Gud i himlen. Desuden beder jeg, at denne min dagbog må sendes til min allernådigste herre og konge, for hvert ord deri er fuldt sandt, så min fattige hustru og børn kan få nogen gavn af min store nød og elendige død. Hermed godnat til hele verden og min sjæl i Guds hånd osv. Jens Munk.
Den 8. juni. Da jeg ikke længere kunne udholde den dårlige lugt og stank fra ligene, der havde ligget nogen tid i skibet, fik jeg, så godt jeg

Side 49 (PDF-side 184)
kunne, arbejdet mig ud af køjen. Det skyldtes uden tvivl Guds faderlige forsyn, da han endnu ville skåne mit liv. Jeg tænkte, at det kunne være ligegyldigt, hvor og blandt hvilke omgivelser jeg døde, enten udenfor blandt de andre døde eller i køjen. Da jeg med Guds hjælp var kommet ud af kahytten, tilbragte jeg natten på dækket med de dødes klæder over mig. Næste dag så de to mænd i land, at jeg endnu levede. Jeg havde selv troet, at de for længst var døde. De kom over isen til skibet og hjalp mig ned til land sammen med klæderne, som jeg kastede til dem; skibet lå kun tolv eller fjorten favne fra kysten. En tid boede vi i land under en busk, som ses på den medfølgende planche,[1] og gjorde ild om dagen. Senere krøb vi omkring i nærheden, hvor vi så det mindste grønne vokse frem.

Det gravede vi op og sugede hovedroden. Det gavnede os, og da varmen nu begyndte at tage godt til, kom vi til kræfter.
Mens vi således blev i land, døde sejlmageren, som tidligere havde været yderst svag, i skibet.
Den 18. juni. Da isen drev bort fra skibet, fik vi et flyndernet ud af jagten. Da ebben havde løbet en fjerdedel ud, gik vi tørskoede ud og satte det. Da floden kom, gav Gud os seks store ørreder, som jeg selv kogte, mens de to andre gik om bord på Lamprenen efter vin. Den havde vi længe ikke smagt, da ingen havde haft lyst til den. Nu fik vi hver dag fersk, velkogt fisk, som styrkede os meget, skønt vi ikke kunne spise fisken, kun suppen, hvortil vi drak

NOTE 1: Se midt på træsnittet over for s. 23, nær overkanten.

Side 50 (PDF-side 185)
vin, så vi efterhånden kom noget til kræfter. Til sidst fik vi en bøsse i land og skød fugle, som gav megen styrkelse. Dag for dag blev vi således stærkere og nogenlunde raske.
Den 26. juni. I Jesu navn og efter bøn til Gud om lykke og råd gik vi nu i gang med at bringe Lamprenen langs siden af Enhjørningen[1] og arbejdede så flittigt, vi kunne, med at gøre sejl klar. Det voldte dog stor vanskelighed og ængstelse, fordi Lamprenen stod højt på land, ført derop af vinterens højvande. Vi måtte først losse alt og derefter afvente et højt springflodsvande for at hale den ud. Det lykkedes, og vi fik den langs Enhjørningen. Da vi kom om bord på denne, måtte vi først kaste de helt opløste lig over bord, da vi for lugt og stank ikke kunne færdes eller arbejde dér. Alligevel måtte vi tage proviant og andre fornødenheder fra Enhjørningen over på Lamprenen til vor havrejse, så meget vi tre kunne magte.
Den 16. juli, som var søndag, satte vi om eftermiddagen sejl derfra i Guds navn. Da var det så varmt i landet, som det kunne være i Danmark, og multebærrene stod i knop. Der var så mange myg, at de var uudholdelige i stille vejr. På denne årstid faldt også megen regn hver dag. Før afrejsen borede jeg to eller tre huller i Enhjørningen, så vandet i skibet kunne blive stående, når det var halv ebbe, og skibet altid stå fast
NOTE 1: Den førstnævnte var som nævnt blevet trukket på land, se s. 26.

Side 51 (PDF-side 186)
på bunden, hvilken is der end kom,[1] som det ses på denne planche.[2] Jeg har kaldt havnen efter mig selv, Jens Munks Bugt. Alt, hvad der er hændt her, findes afbildet på planchen.[3]
Den 17. juli hen imod aften mødte jeg megen is og krydsede frem og tilbage foran den. Men i nattens løb var vejret stille og tåget, og vi satte os fast. Da slap jeg Enhjørningens båd, som jeg havde taget på slæb til brug, hvis jeg kom nær land.
Den 20. juli drev vi helt med isen, da en stor hvidbjørn kom tæt på skibet. Da den så os, flygtede den over isen og gennem vandet, fulgt af en stor hund, jeg havde med. Hunden kom derved bort fra skibet og vendte aldrig tilbage, skønt vi endnu et par dage efter kunne høre den hyle. Jeg skønnede, at vi da var omtrent fyrre mil fra land.[4]

Den 22. juli var der voldsom storm, så skibet drev med stor fart. Hver gang det ramte isen, var det som at ramme en klippe. Da brød isen mit ror. Havde jeg ikke fået kastet en dræg på en stor ismasse, så jeg kunne dreje skibet og hindre,

NOTE 1: Her slutter Munks originale håndskrift, som opbevares i København.
NOTE 2: Originalens ord er »Kort«, som sædvanligvis betyder et kort, men som Munk bruger om en tegning. Træsnittet over havnen viser dog ikke de omtalte sikringsforanstaltninger.
NOTE 3: Der henvises til træsnittet mærket med et kors over for s. 23.
NOTE 4: Da Munks mil er gamle danske sømil, se s. 7, note 2, må der være en fejl i tallet, men vi har ikke grundlag for at rette den.

Side 52 (PDF-side 187)
at det drev for hurtigt, var både skibet og vi gået tabt den dag.
Den 24. og 25. juli drev vi fortsat i isen, fortøjet til et isbjerg, så skibet ikke drev så hurtigt og led for stor skade.
Den 26. juli kom vi fri. Jeg forsøgte da østpå mellem isen og det sydlige land, fandt sandbund på 38 favne og krydsede frem og tilbage, men kunne ikke komme igennem dér.[1]
Den 27. juli om eftermiddagen mødte jeg igen Enhjørningens båd, som jeg havde måttet slippe ti dage tidligere, da jeg først blev fanget i isen.
Den 28. juli krydsede jeg mellem isen og landet fra ti og femten favne tilbage mod isen på 45, 46 og 48 favne. Da sluttede jeg, at håbet om at komme forbi isen på sydsiden var forgæves.
Den 29. juli stod jeg igen mod nordvest.
Den 30. juli satte jeg mig igen fast i isen. Tågen var så tyk, at det var svært at holde tilstrækkeligt udkig.
Den 1. august kom jeg fri igen og sejlede nordvest. I dagens løb blev vinden så stærk, at jeg tog forsejlet ind og lod skibet drive med ét sejl.
Den 4. august sejlede jeg videre mod vest mellem isen og landet.
Den 5. august kom isen så voldsomt imod mig om natten, at jeg måtte ind på tolv favne, før jeg kunne komme rundt om isstrimlen. Og
NOTE 1: Originalens tilsvarende ord er »formodet«, som ikke synes at give mening. Vi formoder derfor en trykfejl for »formaaede« og har oversat i overensstemmelse hermed.

Side 53 (PDF-side 188)
det må bemærkes, at isen følger kystens retning og hovedsagelig driver mod syd.
Den 6. august kom jeg igen på dybt vand, 45 favne, og styrede østnordøst uden at se is.
Den 8. august sejlede jeg fyrre mil på et døgn mod østnordøst.
Den 9. august havde jeg sejlet 38 mil, da vinden sprang til øst med skarp frost.
Den 10. august. Hård storm fra øst tvang os til at ligge bi med kulde, tåge og frost.

Den 11. august var vejret skiftende og vinden noget østlig. Jeg stod mod nord og fik ved daggry det nordlige fastland i sigte ved Kolde Hug på 62½°.[1] Her fik jeg bund på tyve favne omtrent et kvarters mil fra kysten. Fra den sydligste pynt går kysten nordøst og er fladt land uden skov. Jeg styrede østnordøst omtrent fem mil fra land. På fyrre favne er bunden hård og stenet.
Den 12. august sejlede jeg østnordøst med en let brise.
Den 13. august tidligt om morgenen kom jeg ud for Digges Eylands nordøstspids,[2] hvor der var megen is ved land. Mod syd er landet lavt og fladt, og østspidsen ligger på 63°.[3] En nat og en dag krydsede vi frem og tilbage på
NOTE 1: Begyndelsen af optegnelsen gælder de små nattetimer mellem den 10. og 11. Munk regnede i dagbogen døgnet fra midnat til midnat. Stedet ved daggry, Kolde Hug, kan kun have været Cary's Swan's Nest på Coats Island, skønt bredden er lidt for høj.
NOTE 2: Mansfield Island, se s. 22, note.NOTE 3: Se forklaringen i kommentaren.

Side 54 (PDF-side 189)
grund af den megen is, som kom imod os og ikke kunne gennemsejles.
Den 14. august om morgenen, da isen trængte mig fra alle sider og landet lå tæt på begge sider, tog jeg storsejlet ind og arbejdede mig med forsejlet igennem, hvor isen var tyndest. Hen imod middag kom jeg i klart vand. Til styrbord så jeg nogle høje øer sydvest for mig og styrede da østsydøst. De to øer var Søsteren, som er angivet på kortet, og lå til bagbord på hjemrejsen. De andre kaldes Iisver og ligger under fastlandet til styrbord på hjemrejsen. Dette er indsejlingen til Fretum Christian fra Novum Mare.[1]
Den 15. august fandt jeg allerede megen is i løbet mellem landene, dog spredt, så det hele tiden hed »luv an« og »hold fast ved drægen«.[2] Der faldt megen sne, og vildgæssene begyndte rask at flyve sydpå igen.
Den 16. august var jeg under Fretum Christians eller Huttsomstrædets nordkyst og satte kurs øst til syd, som retvisende var sydøst til øst.
Den 17. august var vinden nordvestlig. Jeg styrede retvisende sydøst med godtgørelse for misvisningen. Den nat havde vi

NOTE 1: Spørgsmålene ved Munks kursbeskrivelse drøftes udførligt i kommentaren. Her skal kun siges, at han kom fra Hudsonbugten, Novum Mare, til Hudsonstrædet, Fretum Christian, gennem det smalle løb mellem Diggesøerne, Søstrene, og fastlandet.NOTE 2: Stedet, som vi har oversat ordret, betyder, at ordrerne uafbrudt måtte gentages, hver gang de indhentede en stor isflage. Fremgangsmåden beskrives i kommentaren.

Side 55 (PDF-side 190)
megen tåge og kulde, men om dagen smukt solskin og godt vejr.

Den 18. august. Tåge og vestenvind indtil middag. Hen imod aften så vi Munkenæs.[1] Fra dette kap går kysten på nordsiden nordpå mod Fretum Davis og ind mod Fretum Christian nordvest en halv streg nord.
Den 19. august havde vi stærk vestenvind og tykt vejr. Vi sejlede fyrre mil på døgnet; stedvis drev store isbjerge.
Den 20. august var der en god, jævn brise, og vi sejlede tredive mil.
Den 21. august. Hele natten regn og nordøstenvind, om dagen en stiv brise. Vi sejlede tyve mil på døgnet.
Den 22. august sejlede vi i dette døgn 36 mil med storsejl og stiv brise.
Den 23. august sejlede vi 27 mil og var på 58°44′. Hen imod aften flovede vinden heldigvis, da jeg måtte tage pumpen op og surre den om, fordi den ikke virkede ordentligt.
Den 24. august. Storm fra øst. I dette døgn sejlede vi omtrent tyve mil sydsydøst; ved middag styrede vi nordpå.
Den 25., 26. og 27. august var det helt stille.
Den 29. august fik vi igen god nordvestenvind og havde kurs øst til nord. Men vinden sprang til nord med storm, så vi måtte tage alle sejl ind, og pumpen glemte os ikke.
Den 31. august satte vi sejl igen, men kun

NOTE 1: Sandsynligvis Hatton's Headland, se s. 10, note.

Side 56 (PDF-side 191)
det lille storsejl, og vi havde kun storm og dårligt vejr.
Den 1. september. For en vind, der kunne flytte mennesker.[1]
Den 2. og 3. september. Igen storm og uvejr fra sydøst. Hen imod aften måtte vi tage alle sejl ind og ligge bi under pumpning.
Den 4. september havde vi voldsom regn og vind, som nåede stormstyrke, og vi kunne slet ikke forlade pumpen. Hen imod aften begyndte vinden at blive gunstigere. Da vi var ganske udmattede af at pumpe, drev vi hele natten uden sejl for at få lidt hvile, så vidt pumpen tillod det.
Den 5. september ved middag målte jeg 58°59′. Vinden var vestlig med regn og ret hård sø.
Den 6. september. Hele natten var vinden let; om morgenen begyndte den at falde af.
Den 7. september målte jeg 59°15′. Der var en god, jævn brise. Vi hejste halsen op, men tidligt på dagen flovede vinden igen.
Den 8. september målte jeg 60°19′. Vinden var igen lidt vestlig, men svag.
Den 9., 10. og 11. september havde vi alle slags vinde og tåget vejr. Om aftenen hen imod nat kom en storm, og forsejlet blev revet fra liget. Vi tre havde nok at gøre med at få det ind; da var skibet halvt fuldt af vand.

NOTE 1: Vi giver dette som den sandsynligste ordrette gengivelse af originalens »Den 1 Septemb. For en Vind huad men Kunde beröre«. Vi forstår det uklare sted sådan, at de sejlede for en vind

stærk nok til at blæse en mand omkuld. Det må dog indrømmes, at »berøre« på dansk, i hvert fald nu, ikke betyder flytte, kun røre ved. Det tilsvarende nedertyske ord bruges dog i denne betydning, og teksten har enkelte andre nedertyske træk.

Side 57 (PDF-side 192)

Den 12. september sprang vinden i nattens løb til vest og blæste hårdt. Vort mærssejlsskøde gik i stykker, stængestaget sprang, og det samme gjorde den store rakke, så vi tre havde et meget ængsteligt arbejde.

Den 13. september skønnede jeg, at vi var på Hethlands længde.[1] Vi så et skib og kom omsider så tæt på, at vi kunne tale med folkene. Jeg bad dem hjælpe mig, men skønt jeg kom langs siden to gange, kunne han ikke hjælpe, fordi vinden var for stærk.

Den 14. september fik vi Orkneyøerne i sigte.

Den 15. september passerede vi Orkneyøerne, og vinden sprang helt til sydøst.

Den 16. september sejlede vi tyve mil mod Norge med kurs øst til nord, så tæt til vinden som muligt.

Den 17. september fortsatte vi øst til nord.

Den 18. september ændrede jeg kursen til en sydligere i det tyvende glas.[2]

Den 19. september. Vi måtte ligge bi hele dagen i storm.

Den 20. september så vi Norge.

Den 21. september kom vi i havn syd for Allen[3] i flyvende storm uden at kende stedet. Da jeg var kommet inden for klippeøerne i en stor fjord,[4] fandt jeg ingen ankerbund og måtte hele

NOTE 1: Shetland, se s. 6, note.

NOTE 2: De gamle sandglas løb i en halv time. Tyve glas ville derfor betyde klokken ti.

3: En lille ø, almindeligvis kaldet Alden, på Norges vestkyst.NOTE 4: Sandsynligvis Dalsfjordens ydre del, lige nord for Sognefjorden.

Side 58 (PDF-side 193)

dagen krydse frem og tilbage inden for klipperne, da jeg kun havde et halvt anker. Hen imod aften, da ingen kom ud, styrede jeg ind i en bugt og lod det halve anker falde. Sådan blev jeg liggende uden fortøjning, da jeg ingen båd havde til at føre en trosse i land. Sent om aftenen kom en bonde tilfældigvis derhen. Jeg måtte true ham med en bøsse for at få ham til at komme og hjælpe med en trosse i land. Om morgenen drog jeg straks i samme båd til Hans Majestæts foged i Sundfjord[1] og bad ham skaffe fersk proviant og mænd til at føre skibet til Bergen.

Da jeg nu havde skibet i sikkerhed og var kommet tilbage til et kristent land, kunne vi stakkels mænd ikke holde tårerne tilbage for glæde. Vi takkede Gud, som nådigst havde skænket os denne lykke.

Den 25. september kom jeg selv til Bergen og gik straks til læger for at få råd og lægemidler. Jeg lod også straks drikke og medicin tilberede og sende til mine to mænd med en skipper, som jeg sendte til skibet for at passe det i mit sted.

Den 27. september skrev jeg hjem til Danmark til den høje øvrighed og meldte min ankomst.

NOTE 1: Rigtig stavet Søndfjord, navnet på distriktet, hvori Dalsfjorden ligger.

Side 59 (PDF-side 194)

Taksigelse

Almægtige og evige Gud, nådige Fader og himmelske Herre, som har befalet os at påkalde dig i al nød og modgang og lover nådigst at høre vor bøn og frelse os, så vi må takke dig for din miskundhed og dine underfulde gerninger mod menneskenes børn: På denne lange og farlige rejse har jeg været i fare og nød, men deri erfaret din nådige hjælp og bistand, da du frelste mig fra isbjergene, i frygtelige storme og fra det skummende hav. Du var min øverste lods, rådgiver, vejleder og kompas. Du førte og ledsagede mig på ud- og hjemrejsen. Du førte mig ud af ængstelse, sygdom og svaghed, så jeg ved din hjælp har genvundet helbredet og er vendt tilbage til mit fædreland. Jeg tror fuldt og fast, at det er din gerning og ikke sket ved min egen forstand eller omsigt. Derfor takker jeg dig ydmygt og hjerteligt, min nådige Fader. Jeg beder dig give mig din Helligånds nåde, så jeg herefter kan vise dig taknemmelighed i ord og gerning til din ære og pris og til styrkelse af min tro med en god samvittighed. Dig, hellige treenighed, være pris og tak for evigt for disse og alle dine velgerninger.

Dig alene tilhører al magt og herlighed i al evighed. Amen.

Esajas, kapitel XLIV: Frygt ikke, for jeg har genløst dig. Når du går gennem vandene, vil jeg være med dig, så floderne ikke drukner dig.[1]

NOTE 1: Stedet er Esajas XLIII, 1–2. Oversættelsen følger Luthers, som afviger lidt fra den engelske.

Side 60 (PDF-side 195)

Kommentar til Jens Munks Navigatio Septentrionalis

I. Bemærkninger til teksten

Om Munks håndskrift

Vi har allerede nævnt, s. lvii, at Munks originale håndskrift til størstedelen af Navigatio Septentrionalis endnu findes. Tidligere udgivere har næsten eller slet ikke beskæftiget sig med det. I virkeligheden er det dog meget interessant og af betydelig vigtighed for den rette forståelse af den trykte tekst. Da vi derfor ofte må henvise til det i denne kommentar, vil det være passende at indlede med en beskrivelse.

Håndskriftet tilhører Universitetsbiblioteket i København, MS. Additamenta, nr. 184. Det er skrevet i en lille kvartbog på halvtreds blade, 7¾ gange 7 tommer, indbundet i et blødt pergamentomslag. På forsiden står: »Captien Jens Munks Beschrifning om den Reise 1619«, det vil sige kaptajn Jens Munks beskrivelse af rejsen i 1619. Øverst på omslaget findes nogle linjer, der er vanskelige at tyde,

fordi blækket ikke har hæftet på den glatte overflade. Det læselige lyder i gengivelse: »Den 14. … Hr. Rasmus har sagt … verden har stået mindre end seks tusind

Side 61 (PDF-side 196)

år, og … mester Gordon siger, at verden har stået mere end seks tusind år, og …« På omslagets inderside er de to første vers af Salme 91 skrevet på dansk. Øverst på første side står følgende overskrift: »En liden Memorial Paa Nogelle Synderlige stöker att Komess iHu som Navigationen vedt Kommer«, en lille huskeseddel om særlige ting at erindre vedrørende sejladsen. Denne overskrift er imidlertid streget over, og nedenunder er skrevet en anden titel: »Beskrifuelse Om Jenss Munckes Reyse som hand Anno 1619 begyndte Den 9 Mai Paa den Norduest Passasie, Kiena att Vpsöge, Och huad Sig Paa Same Reyse harr tildraget«, altså en beretning om Jens Munks rejse, påbegyndt den 9. maj 1619 mod Nordvestpassagen for at finde Kina, og om dens hændelser. Nedenunder står en dansk bøn, åbenbart en daglig taksigelse, hvortil disse portugisiske ord er føjet: »Tiquen na gloria quer Entrar sempre deue de comesar Vida Noua Vida.« De gengives således: »Den, som vil indgå i herligheden, bør fra livets begyndelse altid stræbe efter at begynde et nyt liv.« På bladets bagside findes kun en sammentælling af penge i dansk mønt. På andet blads forside står alene en ejendommelig bøn, som Munk selv har forfattet.[1] Bagsiden er blank. Øverst på tredje blad står »Reysen beondes«, rejsen begyndes. Derpå følger tekstens første linjer, som i gengivelse lyder: »Den 9. maj sejlede jeg fra København, da den dag var en søndag. Den 16. sejlede jeg ud af Sundet. Den 18. tidligt om morgenen, da en af mine folk gik …« osv.

NOTE 1: Bønnen gengives således: »O du Guds lam, som bærer verdens synder, forbarm dig over os og giv os nådigst god vind og lykkelig fart derhen, hvor vi ønsker at være, så Hans Kongelige Majestæts ekspedition og rejse kan blive vel udført, og jeg kan fortjene tak og have min herres velvilje og Guds nåde, venskab og en god samvittighed; at jeg ikke gør min næste skade ud over, hvad jeg nådigst er befalet. Vær med mig, Gud, på alle mine veje, og vær altid min ledsager og sande vejleder for dit hellige navns skyld. Amen.«

Side 62 (PDF-side 197)

Teksten fortsætter fra blad 3 til forsiden af blad 49, hvor den forneden standser brat efter Munks omtale af foranstaltningerne til Enhjørningens sikring før afrejsen fra vinterpladsen. Midt på blad 6's forside er et tomt felt. Forsiden af blad 9, bagsiderne af blad 11 og 13 samt forsiden af blad 14 er blanke og var, som sammenhængen viser, bestemt til illustrationer. På forsiden af blad 28 findes et groft rids af de tre sole den 23. november, se s. 33. På blad 30's forside er endelig en tegning af måneformørkelsen den 10. december 1619, se s. 34. På bagsiden af blad 43 begynder Munks optegnelser fra et togt i Nordsøen i 1623, se s. xlvi, som fortsætter til forsiden af blad 49. På de sidste tre sider står nogle regnskaber, måske ikke skrevet af Munk. Håndskriftet er velbevaret og viser intet spor af at have været i bogtrykkerens hænder.

Heraf kan drages flere slutninger. Ordene på omslaget om præstens og Gordons forskellige meninger om verdens alder synes at bevise, at Munk faktisk havde bogen med i Hudsonbugten; han ville næppe have noteret dem sådan flere år efter deres død. Den oprindelige overskrift på første side viser tydeligt, at bogen først var tænkt til optegnelser om sejladsen, sandsynligvis af samme art som dem om togtet i 1623 på de sidste blade. Bønnerne synes også at vise, at bogen var til daglig brug. Det var åbenbart, da Munk ombestemte sig og brugte bogen til en udførligere rejseberetning, at han erstattede den oprindelige titel med en mere passende. At håndskriftet i denne bog kun fortæller om udrejsen og overvintringen, mens resten for det meste optages af noterne fra Nordsøtogtet i 1623, fører til den slutning, at Munk arbejdede på bogen i vinteren og det tidlige forår 1622–23, men blev afbrudt af sine pligter ved skibenes udrustning. Han synes at have taget bogen med

Side 63 (PDF-side 198)

om bord for at fortsætte arbejdet til søs, men i stedet brugt de resterende blade som beskrevet. At han ikke senere fortsatte sin beretning om 1619-rejsen i samme bog, forklares fuldt ud af pladsmanglen.

Flere fejl viser, at Navigatio Septentrionalis ikke er trykt efter dette håndskrift, men efter en afskrift, som også må have omfattet fortsættelsen. Hverken denne eller Munks oprindelige logbog vides nu at findes.

At teksten mange steder henviser til hændelser længe efter dem, sammenhængen handler om, viser, at den ikke blot er en udvidet afskrift af Munks daglige optegnelser på rejsen. Men hans bearbejdning er ikke ens overalt. Nogle steder fortælles begivenhederne udførligt under deres datoer, undertiden mere udførligt, undertiden så kort, at de synes at være rene afskrifter af logbogen, hvor end ikke verbernes nutid overalt er ændret til datid. Andre dele er derimod stærkt sammentrængte, navnlig sejladsen fra Færøerne til Amerika mellem 4. juni og 8. juli, hvor der kun nævnes to datoer vedrørende sejladsen, 20. og 30. juni, samt rejsen fra Haresund ind i Ungavabugten, op gennem Hudsonstrædet og over Hudsonbugten til Churchillhavn mellem 10. august og 7. september. Også her nævnes kun to datoer, 14. og 20. august. I disse dele giver Munk blot en oversigt og indfører enkelte uddrag af sine noter med ordet »Item«.

Om den trykte teksts forhold til håndskriftet, så langt dette rækker, kan generelt siges, at trykket ikke blot har rigtigere stavning og sætningsbygning, men også de fleste steder er mere eller mindre udvidet. Vi kan ikke sikkert afgøre, om dette skyldes Munk selv eller en litterær »forbedrer« og i så fald i hvilket omfang. Men det kan næppe betvivles, at en sådan person blev brugt til at udarbejde nogle

Side 64 (PDF-side 199)

dele. Modsætningen mellem titelbladets og tilegnelsens højtravende ordflom, som ikke findes i håndskriftet, og selve fortællingens enkle sprog er for påfaldende til, at vi kan tilskrive de førstnævnte Munk selv. En sammenligning mellem den trykte beskrivelse af afrejsen fra Danmark og Munks enkle ord i håndskriftet, citeret ovenfor, viser det samme. Men resten af bogen, bortset

fra få steder, stemmer langt bedre med håndskriftet, skønt noget udvidet. Det synes derfor, som om Munk meget snart besluttede at undvære denne udsmykning.

Om udrejsen

Munk førte sine skibe ud af Københavns havn den 9. maj. I håndskriftet tilføjer han »eftersom denne dag var søndag«, uden tvivl med henvisning til den overtro, der endnu er udbredt mange steder, at søndagen er en lykkelig dag at begynde et foretagende på, ligesom fredagen stadig almindeligt regnes for uheldig. Da Sundet er en snæver passage, bliver sejlskibe ofte opholdt af ugunstige vinde. Dette skete også for Munk, så der gik en hel uge, før han endelig lettede anker og forlod Helsingør søndag den 16. Datoen bekræftes af Christian IV's dagbog, hvor der under denne dato står: »Seilede Enhiörningen og Lamprenen paa den Seilads norden om. Den Almægtigste give det til Lykke!«[1]
Skønt en søndag altså var valgt både til den første og den endelige afrejse, ville det ikke være overraskende, om mange om bord så frem med ængstelse. De var nemlig ikke nået langt, før en af besætningen begik selvmord, hvilket mange ville betragte som et dårligt varsel.
Deres kurs måtte gå nordpå til Skagen og derfra vestpå til Lindesnæs, Norges sydligste næs på 58° bredde. Herfra ville den korteste

NOTE 1: R. Nyerup, Kong Christian den Fjerdes Dagbøger, København, 1825, s. 56–57. Stedet citeres på tysk af J. H. Schlegel i hans oversættelse af N. Slanges Christian IV's historie, bind III, s. 126.

Side 65 (PDF-side 200)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 6 og 7.]
rute føre gennem løbet mellem Orkney- og Shetlandsøerne på 59°30′. De ville derfor naturligt et stykke vej følge Norges kyst, der fra Lindesnæs efterhånden bøjer nordpå. Det var heldigt, for netop da indtraf endnu et dårligt varsel: Jagten sprang læk ud for Lister, en ø vest for næsset. De måtte søge havn for at få skaden undersøgt. Ved at følge kysten kunne Munk uden større omvej finde en ved at sejle ind i Bukken- eller Stavangerfjorden. Nær indløbet på nordsiden ligger Karmø, skilt fra fastlandet af Karmsund, og hertil søgte Munk. I trykket fra 1624 står Karsund, men der findes ikke noget sådant sted i egnen. Da håndskriftet tydeligt har Karmsund alle tre gange, navnet forekommer, er Karsund blot en afskriverfejl, som vi har rettet i oversættelsen. Da endnu en sømand døde her, antog Munk tre nye folk i Skudenes, det vigtigste sted på Karmø.
Efter afrejsen tog de ikke den korteste vej syd om Shetlandsøerne, men passerede af ukendt grund nord om dem på 61°. Den 2. juni passerede de Shetlands nordspids, på gammelt dansk Hethland, og to dage senere Færøerne. Om dette sidste er Munks ord dog langtfra klare. Han siger: »Med vestlig kurs sejlede vi rundt om Færøs østende, som kaldes Syderø, omtrent fire mil vest for den.« For det første er det åbenbart umuligt at sejle om en øs østende fire mil vest for den. For det andet hedder ingen af øerne Færø, skønt navnet i flertal på dansk, Færøerne, gælder hele gruppen. Hver ø har sit eget navn, såsom Strømø, Sandø og Syderø.[1] Endelig er Syderø ikke gruppens østligste ende, men

NOTE 1: Den eneste Farö i ental er en lille ø vest for Orkneyøerne, på engelsk Fair Isle, se Ekspeditioner til Grønland, s. 57, note 4. Efter samme mønster burde Færøerne på engelsk hedde Fair Isles.

Side 66 (PDF-side 201)
[Henvisning til rejseberetningens s. 7, fortsat.]

er, som navnet siger, den sydligste af dem alle. I håndskriftet stod oprindelig »rundt om den sydlige ende«, hvilket er rigtigt og forståeligt, men ordet »Synder« er ændret til »Øster«.
Den sandsynlige forklaring synes at være, at Munk efter at have rundet Shetlands nordspids styrede vestpå for at gå fri af Færøerne og lade dem ligge til styrbord. Men om natten kom han forkert eller blev drevet fra kursen og nåede om morgenen den 4. juni Syderø østfra i stedet for sydfra. I så fald måtte han ændre kurs og runde øens sydspids for at få fri fart vestpå mod Grønland. Hvis han derefter fulgte vestkysten et stykke nordpå, før han genoptog kursen mod Amerika, og var fire mil vest for øerne, da han endelig forlod dem, kan dette have været meningen med ordene om at sejle rundt om Syderø fire mil vest for den. At »østenden« er sat i stedet for »sydenden«, er svært at forklare, men kan måske skyldes Munks erindring om, at de først så Syderø vest for sig den morgen.
De mil, der nævnes her og ellers i beretningen, er gamle danske sømil, omtrent femten på en breddegrad. De svarer derfor til fire engelske sømil eller omtrent fire en halv almindelige engelske miles.
Overfarten fra Syderø til Grønland tog seksten dage. Intet bemærkelsesværdigt synes at være hændt med sejladsen, da Munk forbigår den i tavshed. Imens rettede han opmærksomheden mod den meget vigtige sag at holde ordentlig økonomi med føden. Det oplyses ikke, hvor længe skibene var provianteret til, men da man forudså en mulig overvintring, kan man antage rigelige forsyninger. Munk synes altid at have lagt særlig vægt på ordentlig proviantering. I noterne fra togtet til Norges nordkyst i 1623 fortæller han, at han var utilfreds med forsyningerne, men forgæves havde krævet flere. Måske havde han også Hudsons

Side 67 (PDF-side 202)
[Henvisning til rejseberetningens s. 7, fortsat.]

fejltagelse på dette punkt i tankerne. I hvert fald ordnede han det, så han altid kunne se, hvad der var tilbage, og beregne, hvor længe det kunne vare.
Den 20. juni blev Grønland set på betydelig afstand. Munk anslår femten eller seksten danske mil, omtrent halvfjerds engelske miles, fra land. Da Sydgrønlands bjerge er over to tusind fod høje, er dette ikke umuligt, skønt det kræver meget klart vejr. Det siges ikke, om han med vilje nærmede sig østkysten lidt nord for Kap Farvel og derefter gik sydpå til kappet, eller om det samme skete som tilsyneladende ved Syderø: at han havde styret for nordligt. Det første ville passe med hans råd lidt senere om helst at gå ud fra Kap Farvel ved overfarten over Davisstrædet til Hudsonstrædet. På

grund af den stærke sydlige strøm ville kappet lettere nås ved at sigte efter et punkt på østkysten nord for det end ved at styre direkte mod det.
Hvordan det end forholder sig, synes Munks beretning om den første tilnærmelse til Grønland ikke at hænge sammen. Han siger, at de var »nogle« mil nord for Kap Farvel på 61°25′. Men selv med hans egen angivelse af kappets bredde i trykket, 60°30′, ville de på 61°25′ være næsten fjorten danske mil nord for det, en afstand han næppe ville kalde »nogle«. Søger vi forklaring i håndskriftet, beskrives tilnærmelsen med samme ord, men bredden angives til 60°25′. Umiddelbart synes dette let forklaret, da 61°25′ kunne være en ren afskriverfejl for 60°25′. Fortsættelsen i trykket viser dog, at en sådan antagelse er uholdbar. Lidt senere angives nemlig Kap Farvels bredde som 60°30′, åbenbart uforeneligt med en position på 60°25′ nogle mil nord for kappet. Det er klart, at tallet 60 i håndskriftets første omtale af Grønland med vilje er ændret til 61 i trykket, og at det skyldes en forglemmelse, at ordene »nogle« mil nord for Kap Farvel, som er uforenelige

Side 68 (PDF-side 203)
[Henvisning til rejseberetningens s. 7, fortsat.]
med ændringen, er blevet stående. Ser vi videre i håndskriftet, nævnes efter oplysningen om landkending på 60°25′ nogle mil nord for Kap Farvel ingen anden bredde i forbindelse med kappet. Næste gang, hvor trykket indføjer 60°30′, angiver håndskriftet slet ingen bredde. Endelig, hvor kappet omtales ved overfarten over Davisstrædet, og trykket igen har 60°30′, siger håndskriftet blot »den førnævnte bredde«, hvilket må være 60°25′, det eneste nævnte tal. Disse håndskriftsangivelser stemmer indbyrdes og forudsætter en bredde for Kap Farvel ikke langt fra den rigtige. Vi kan ikke gætte, hvorfor Munks oprindelige angivelse blev ændret. Da den stemmer så meget bedre både indbyrdes og med virkeligheden, er vi tilbøjelige til at anse den for rigtigst.
Det kan i forbifarten bemærkes, at ændringen ikke kan være foranlediget af Hessel Gerritsz.'s kort, som sætter kappet på 59½°. Det er lige så meget for sydligt, som trykkets 60°30′ er for nordligt. Den rigtige bredde er 59°45′, som bekræftet af kappets seneste udforsker, løjtnant Holm, der kunne observere på selve stedet.[1]
Hvis Munk og hans folk virkelig først så Grønland på 61°25′, kan det naturligvis ikke have været Kap Farvel. Det ville sandsynligvis være det høje næs på østkysten på 61°21′, på grønlandsk Kunerinak og på danske kort Kap Tordenskjold.[2]
Dårligt vejr og den megen is, de som sædvanligt mødte nær Kap Farvel, drev dem igen ud til havs. Først den 30. juni, efter ti dages kamp mod storm og blæst, så de Kap

NOTE 1: Meddelelser om Grønland, bind VI, 1883, s. 165.NOTE 2: Se kortet over Grønlands østkyst fra Kap Farvel til 63°45′ af løjtnanterne G. Holm og V. Garde i Meddelelser om Grønland, bind IX, 1889, planche XVI.

Side 69 (PDF-side 204)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 7 og 8.]

Farvel, om for første eller anden gang er uklart. De synes at have genkendt det uden tøven, let forståeligt når man husker, at Gordon havde været med Hall ved kappet i 1612.[1] Munks beskrivelse stemmer fuldt med andre forfatteres. Bjergene lige bag kappet er over to tusind fod høje, meget forrevne og vilde. Han beklager, at han ikke fik en tegning af kappet, åbenbart en sådan kysttegning, søfarende laver, så andre kan genkende stederne. Men forklaringen synes næppe tilstrækkelig: Sneen og isen, som han siger skjuler landets egentlige form, ændrer sig naturligvis kun lidt i den korte sommer. At han blandt sine krav til en anden rejse nævner en tegner, kunne måske tyde på, at den virkelige grund var mangel på en dygtig mand dertil. Men den, der tegnede vinterpladsen i fugleperspektiv, kunne sikkert også have skitseret Kap Farvel godt. En skitse, der tydeligt viser Munks nævnte træk, står foran løjtnant Holms ovenfor citerede afhandling. Stedets afvisende udseende gjorde så stærkt indtryk på Munk, at han mente, at den, der kaldte det Kap Farvel, ikke tænkte at komme igen. Sådan forholdt det sig dog ikke helt, hvis Gatonbe var rigtigt underrettet om, at Davis gav navnet, fordi isen hindrede ham i at komme landet nærmere end seks eller syv leagues.[2]

I forbifarten kan nævnes, at skønt det danske Kap Farvel nu altid bruges om engelske søfarendes Cape Farewell, hollændernes Statenhuk og grønlændernes Umanarsuak, var det ikke altid tilfældet. Indtil for ikke længe siden betød det på dansk Sermersokøens sydspids på omkring 60°10′. Alligevel er det en fejl, når »skriveren på California«, efter at have sagt,[3] at hollænderne kaldte et næs vest for

NOTE 1: Se bog I, Ekspeditioner til Grønland, s. 89.NOTE 2: Samme værk, s. 89–90.NOTE 3: An Account of a Voyage for the Discovery of a North-West Passage by Hudson's Streight … by the Clerk of the California, London, 1748, oktav, s. 11.

Side 70 (PDF-side 205)

[Henvisning til rejseberetningens s. 8, fortsat.]

Kap Farvel på omtrent 61° for Cap Vaarwell, fortsætter: »det samme kap, som Munk gav dette navn i 1619, da han sejlede derfra til Amerika«. For det første er den nævnte danske sprogbrug langt yngre end Munk; for det andet siger Munk udtrykkeligt, at det er næsset, »som englænderne kalder Kap Farvel«.

Fra Kap Farvel krydsede Munk Davisstrædet for at finde den store havarm, som mange endnu mente førte til den håbede Nordvestpassage. Før han fortæller om søgningen, fremsætter han nogle bemærkninger om sejladsen dér. Ved første blik synes de ikke særlig klare. Hans ord er:

»Sætter man kursen for langt mod vest, mod den amerikanske side, møder man ligeledes megen is og kan let blive drevet ud af kurs, fordi strømmen med isen hovedsagelig sætter mod sydvest. Den, som vil sejle ind i Fretum Davis eller Regis, må holde sig på 60½° fra Kap Farvel. Kan han holde Kap Farvel i sigte, kan han vælge sin kurs ind i farvandet efter eget skøn« osv.

Umiddelbart ligner dette råd til søfarende, som vil ind og undersøge Davisstrædet, og synes især at sige, at de bør holde sig midt i løbet. Men så forstået er det en mærkelig og uigennemførlig anvisning

at holde sig på 60½°, hvad enten bredde eller længde menes. Der ses heller ingen grund til, at man bedre skulle kunne vælge ret kurs med Kap Farvel i sigte. Sagen er dog, at Munk uden at sige det udtrykkeligt kun havde sin egen bestemte opgave i tankerne: at krydse Davisstrædet og finde Hudsonstrædets indsejling. Han skrev for at vejlede andre til det land, han havde besøgt. Huskes det, at beretningen blev skrevet efter hjemkomsten, da han havde lært, at den rette indsejling ikke som hans instrukser sagde lå på omtrent 62°, men lige nord for 60°30′, er rådet forståeligt. På kortet ville kursen fra Kap Farvel til Hudsonstrædet kun være ganske

Side 71 (PDF-side 206)
[Henvisning til rejseberetningens s. 8, fortsat.]
lidt nord for vest; men enhver, der styrede sådan, ville som nævnt blive ført for langt sydpå af strømmen.
Man har bemærket, at Munk ved Davisstrædet foreslår det alternative navn Fretum Regis, på hans kort fejlstavet Reij. Det var naturligvis en hyldest til Christian IV, men næppe alvorligt ment. Det gamle navn var for indarbejdet til at ændres, og Fretum Regis, som kun forekommer én gang i teksten, synes blot indskudt i forbifarten.
Her gør Munk særligt opmærksom på nødvendigheden af nøje at iagttage kompasnålens misvisning, et emne, som dengang især blev taget op i England. Som vi har set, s. xv, havde han iagttaget den under undersøgelsen af Kolgujevøen i 1609. Når han anbefaler særlige observationer og optegnelse af resultaterne, bruger han ordet »punctere«, som synes at betyde, at misvisningens størrelse skulle afsættes med prikker på kompasskiven. Dette skulle efter hans råd begynde, før man kom forbi 56°. Da tallet naturligvis må betegne længde, bliver spørgsmålet, fra hvilken meridian det regnes. Vi vil kunne bevise, at Munk under tekstens udarbejdelse brugte Origanus' efemerider,[1] som regner længder fra Frankfurt an der Oder. Derfor må de 56° sandsynligvis regnes herfra. Men da Munk under rejsen slet ikke havde mulighed for længdebestemmelse, må tallet alene stamme fra bestikket. Han forklarer ikke, hvorfor netop 56° er punktet, hvor man før videre sejlads mod vest særligt skal iagttage dette. Det kan skyldes, at han noget tidligere havde krydset grænsen mellem området med østlig misvisning, hvortil både Danmark og England dengang hørte, og

NOTE 1: Ephemerides novæ … a Davide Origano … accommodatæ horizonti Francofurtano cujus longitudo est 36 part 0 min latitudo 52° part 20 min … Francofurti ad Oderam. Anno 1599 … kvart. Eller snarere den udvidede trebindsudgave med særskilte titler: Annorum priorum [posteriorum] 30 … og Novæ motuum coelestium Ephemerides … Francofurti ad Viadrum … 1609.

Side 72 (PDF-side 207)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 8 og 9.]

området med vestlig misvisning, hvor han nu fandt den stigende til langt større værdier, end han før havde set.[1] Senere siger Munk ofte udtrykkeligt, om retningerne er rettet for misvisning, »efter et

ret kompas«, som han kalder det, men ikke altid. Vi har dog ikke fundet noget tilfælde, hvor det er nødvendigt at antage, at rettelsen er udeladt. Kun få steder angiver han størrelsen, mærkeligt nok altid den samme, to streger; hans oplysninger stemmer ret godt med andre kilder. Angivelsen fra Port Churchill er interessant som den tidligst kendte omtale af misvisningen på Hudsonbugtens vestkyst og som tegn på en betydelig vestlig forskydning af den magnetiske pol. Desværre er den, som senere vist på s. 122, ikke uden uklarhed.

Efter denne afstikker fortsætter Munk rejsen. Men trykkets fejlagtige tegnsætning har gjort stedet meningsløst. Ordret ville det lyde: »og dette må han iagttage og nøje bemærke, før han kommer forbi 56 grader. med en vestlig kurs, at komme tilbage til min kurs og videre fremme rejsen. Da jeg nu var kommet fri af isen« osv. I håndskriftet står punktummet efter »vestlig kurs«, fulgt af en halv blank side, som om den var beregnet til bemærkninger, der siden blev udeladt. Det nye afsnit begynder: »Nu at komme tilbage til min kurs og fortsætte [beretningen om] min rejse. Da jeg nu var kommet fri« osv. Afskriveren til trykket har slået afsnittene sammen og flyttet punktummet, så det blev uforståeligt. Sandsynligvis for at bøde på forvirringen har han udeladt »nu« og ændret »min rejse« til »rejsen«. Vi har rettet stedet i oversættelsen.

Da Munk genoptager fortællingen, siger han, at han kom fri af isen »på 60½°, Kap Farvels længde«. Det overrasker noget, fordi han ingen andre steder

NOTE 1: Se det første kort i professor Christopher Hansteens Untersuchungen über den Magnetismus der Erde, Christiania, kvart, 1819.

Side 73 (PDF-side 208)

[Henvisning til rejseberetningens s. 9, fortsat.]

angiver et steds længde, og her synes der heller ingen særlig grund til det. Da tallet desuden er det samme som Kap Farvels bredde, fristes man til at mistænke endnu en afskriverfejl; men også håndskriftet har »længde«. Tallet står desuden blankt dér, hvilket viser, at Munk ikke havde det i noterne, men måtte hente det andetsteds. Det ville ikke være tilfældet, hvis han selv ved en skrivefejl havde sat »længde« for »bredde«, da han lige før angiver denne, formodentlig efter egen observation. Der kan derfor ikke tvivles på, at han virkelig mener længde. Som i det netop nævnte tilfælde regnes tallet sandsynligvis fra Frankfurt an der Oder, og da er det ikke langt forkert. Kap Farvel ligger i virkeligheden 43°53′ vest for Greenwich, mens Frankfurt ligger 14°34′ øst for Greenwich, en forskel på 58°27′. At han angiver overfartens udgangspunkt ved Kap Farvels længde, forklares let ved at antage, at isen, han netop var sluppet ud af, havde ført ham tilbage omtrent syd for kappet.

Munk angiver ikke afrejsedatoen fra Kap Farvels nærhed. Først den 8. juli så de strædets vestkyst, højst sandsynligt forsinket af isen ned gennem Davisstrædet. Han kalder den »den amerikanske side« og regner åbenbart ikke Grønland til Amerika. Landkendingen angives til omtrent 62½°, altså ud for norddelen af Lock's Land, Frobishers Hall's Island, som begrænser Frobisherbugtens munding

mod nord. Dette stemmer med hans senere oplysninger. Først hindrede is og tåge en nærmere tilnærmelse; da tågen lettede, synes han at have set en åbning i isbæltet og styret derigennem ind i en stor bugt. Denne mente styrmændene, uden tvivl Gordon og Watson, efter breddegraden var Hudsonstrædets indsejling. Af fortsættelsen ses, at Munk havde instruks om at søge strædet omkring 62½°. At han her henviser til lodsernes mening i stedet for instruksen, kan måske

Side 74 (PDF-side 209)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 9 og 10.]

tyde på, at han ikke var enig med dem. De anede åbenbart ikke, at man virkelig kunne komme til Hudsonstrædet herfra gennem Gabrielstrædet. Når Munk siger, at de store ismængder kom ud af tre store fjorde, synes Gabrielstrædet at måtte have været en af dem, uden tvivl spærret af is og tilsyneladende lukket af land.[1] Den anden må have været Frobisherbugtens hovedløb. Den tredje kan kun forklares ved, at den lave bugt på nordsiden fra Munks synspunkt lignede åbningen til en stor havarm.
Munk siger, at de efter lang undersøgelse fandt, at bugten ikke var den rette indsejling, men forklarer ikke hvorfor. Lidt senere, s. 10, nævner han dog, at instruksen pålagde ham at søge en ø på 62°30′ som indsejlingens kendemærke. Højst sandsynligt besluttede de at søge sydligere, fordi de ikke fandt eller genkendte en sådan ø ved Frobisherbugten. De anede ikke, at den længe før var opdaget og navngivet af Frobisher, fordi man dengang almindeligvis mente, at hans steder lå på Grønlands østkyst. At de heller ikke genkendte den som Davis' Lumley's Inlet, forklares let, selv hvis de kendte hans rejser indgående, ved at dette navn dengang fejlagtigt var blevet ensbetydende med Hudsonstrædet, som vi senere skal forklare nærmere. Under disse omstændigheder var det naturligt, at Munk gav stedet et nyt navn, Isefjordene.
Derefter fulgte han kysten sydpå til et næs, som tydeligt markerede en stor havarms indsejling. De overbeviste sig om, at det virkelig var Hudsonstrædet, skønt meget sydligere end

NOTE 1: Det kan bemærkes, at A. W. Graah giver Gabrielstrædet navnet Iisefjorde. Se kortet i hans Undersøgelses-Reise til Østkysten af Grønland, København, 1832, hvoraf en engelsk oversættelse udkom i 1837.

Side 75 (PDF-side 210)
[Henvisning til rejseberetningens s. 10, fortsat.]
de var ledt til at vente. Han sætter næsset på 61°20′. Sammen med hans beskrivelse her og især under hjemrejsen, s. 55, udelukker dette tvivl om, at det var Resolution Islands sydligste næs, som allerede erkendt af A. W. Graah,[1] fulgt af admiral Ravn.[2] Højst sandsynligt, skønt ikke sikkert, var det Frobishers Hatton's Headland. Af de allerede nævnte grunde faldt det hverken Munk eller de engelske lodser ind at identificere det med et af Frobishers steder. Han var derfor fuldt berettiget til at kalde det Munkenæs efter sig selv. Var det ikke sandsynligvis identisk med Hatton's Headland,

burde det også nu hedde Munkenæs. Navnet Cape Best, som nogle nyere kort bruger, findes på Frobishers kort,[3] men gælder åbenbart et næs øst for Hatton's Headland, muligvis Kap Warwick. Da korttegneren ikke ville give en nøjagtig omridsning af Resolution Island, kun angive dens beliggenhed, kan navnene ikke sikkert tydes ud fra kortet. Cape Best nævnes ikke i Bests tekst, mens Hatton's Headland omtales med ord, som med god sandsynlighed passer på øens sydspids.
Langt mindre, om overhovedet noget, kan anføres til forsvar eller undskyldning for det nye navn Fretum Christian til Hudsonstrædet. Mens Munk kun én gang så at sige indskyder Fretum Regis ved omtalen af Davisstrædet, bruger han Fretum Christian de fleste steder og i reglen uden at nævne de to andre navne, Hudsonstrædet og Lumley's Inlet. Da han desuden indfører navnet med samme vending, som han bruger ved navnet

NOTE 1: Samme værk, kortet.NOTE 2: I artiklen »Udsigt over de Reiser, som ere foretagne for at finde Nordvest Passagen«, Dansk Maanedsskrift, 1860, København, oktav, s. 89.NOTE 3: I Bests True Discourse osv., London, 1578, kvart.

Side 76 (PDF-side 211)
[Henvisning til rejseberetningens s. 10, fortsat.]
Munkenæs, nemlig »som det nu kaldes«, er det klart, at han alvorligt mente at foreslå det nye navn. Overflødige geografiske navne er højst forkastelige, og intet særligt taler for dette. Man må dog huske, at Munk ikke var faggeograf, men en almindelig sømand, der måske mente, at et navn til kongens ære straks ville blive godtaget, i det mindste ved siden af det ældre og mindre prætentiøse. Heller ikke tidligere opdagere var alt for samvittighedsfulde heri, og mange unødvendige, men til sidst vellykkede omdøbninger kan nævnes.
Bortset fra dette forslag kalder Munk flere gange farvandet Lumleys eller Hudsons stræde. Denne brug af navnene som ensbetydende er blevet betegnet som en fejl fra hans side.[1] Men i så fald delte han fejlen med alle andre dengang. Den stammede fra Weymouth og var under omstændighederne naturlig, ja i en vis forstand slet ingen fejl. Kort fortalt gav Davis i 1587 navnet Lumley's Inlet til samme åbning, som tidligere var kaldt Frobisherstrædet, men som han af de allerede forklarede grunde ikke genkendte. Han så kun åbningen fra Davisstrædet under sin sejlads sydpå langs kysten. Navnet gjaldt derfor i virkeligheden kun åbningen mellem det nuværende Lock's Land og Resolution Island. Efter at have passeret denne, som han ikke genkendte som en ø, men hvis østlige næs han kaldte Warwick's Foreland, passerede han Hudsonstrædets indsejling uden at undersøge eller egentlig navngive denne »bugt eller anden passage«. Han bemærkede kun den usædvanlige tidevandsbevægelse, som han kaldte »a furious overfall«. Hans efterfølger Weymouth kom i 1602 efter at have passeret Warwick's Foreland nordgående ud for Lumley's Inlet og genkendte det. Nordøstlige vinde drev ham dog tilbage til Davis' »bugt«, hvor han efter lang kamp kom ind i det senere Hudsonstræde,

NOTE 1: Se P. Lauridsens udgave af Navigatio Septentrionalis, note 6.

Side 77 (PDF-side 212)

[Henvisning til rejseberetningens s. 10, fortsat.]

som da slet ikke havde noget egentligt eller almindeligt godtaget engelsk navn. Frobisher var ganske vist sejlet derind på tredje rejse i 1578 i den tro, at det var Frobisherstrædet. Bests beretning[1] kalder det flere gange »det forvekslede stræde« eller »de samme fejltagne stræder«, ligesom kortet gør. Men det er blot en beskrivelse, ikke et egennavn, lige så lidt som Davis' »furious overfall« på Molyneux' globus. Selv hvis beretningens forfatter mente det som et navn, blev det aldrig godtaget som navn på Hudsonstrædet, fordi alle fra Davis og næsten to århundreder frem troede, at det gjaldt et sted på Grønlands østkyst. Om Warwick's Foreland siger Weymouth: »Vi kunne ikke se andet, end at det var en ø«, hvilket Frobisher allerede havde fastslået og kaldt Queen Elizabeth's Foreland, »og hvis det viser sig at være tilfældet, må Lumley's Inlet og det næste sydlige indløb, hvor den store strøm sætter mod vest, nødvendigvis være ét hav, hvilket vil give det største håb om en passage den vej.«[2] Weymouths beretning udkom først i 1625, men resultaterne var kendt længe før. Derfor blev Lumley's Inlet straks betragtet som en del af det store vestgående farvand, som han anslog at have sejlet hundrede leagues op ad. I mangel af et andet navn blev Lumley's Inlet naturligt overført til det hele. Hudson, der desuden kendte Weymouths dagbøger, siger derfor om rejsen i 1610: »Jeg besluttede at bruge alle midler til at sejle mod nordvest, som tiden og midlerne tillod, hvis vinden ville være os så venlig som først på rejsen, og prøve det sted, der kaldes Lumley's Inlet og kaptajn Davis' voldsomme strømløb, i håb om at sejle hundrede miles ind og derefter vende tilbage, som Gud gav os evne til.«[3] Det var så meget mere naturligt, at navnetNOTE 1: Kaptajn Best, A True Discourse osv., tredje rejse, s. 20, 24 og 25; også Hakluyt Societys genoptryk, London, 1867, s. 242 og 247.NOTE 2: Purchas his Pilgrimes, bind III, s. 810.NOTE 3: Samme værk, bind III, s. 580; se også Ashers Henry Hudson, s. 44.

Side 78 (PDF-side 213)

[Henvisning til rejseberetningens s. 10, fortsat.]

Lumley's Inlet udvidedes til hele det farvand, som det regnedes for en indsejling til, eftersom en anden vestlig fortsættelse blev så fuldstændig overset, at alle spor af den forsvandt fra kortene i mere end 150 år. Frobishers undersøgte fortsættelse var fejlagtigt overført til Grønland. Der er derfor intet overraskende og, set i datidens lys, intet dadelværdigt i, at strædet eller i det mindste hovedindsejlingen hedder Lumley's Inlet på Hessel Gerritsz.'s kort fra 1612, almindeligvis anset for hovedsagelig Hudsons, eller i Gerritsz.'s forklaring om, at Hudson søgte en passage gennem Lumley's Inlet ad Weymouths vej, skønt ingen af dem i virkeligheden kom ind gennem Davis' Lumley's Inlet. Man kan med sikkerhed sige, at Hudsonstrædet højst sandsynligt stadig ville have heddet Lumley's Inlet, hvis ikke Hudsons opdagelse af bugten og hans død der havde vakt så stor opsigt, at hans navn blev uløseligt knyttet til det. Nu blev Hudsonstrædet snart det almindelige navn, skønt Weymouths opfattelse af, at det og Lumley's Inlet var »ét hav«, holdt sig mere end 150 år.

Lumley's Inlet blev efterhånden begrænset til den oprindelige åbning sammen med strædet mellem fastlandet og Resolution Island, som vi nu med Frobishers navn kalder Gabrielstrædet, mens den egentlige vestlige fortsættelse som nævnt blev overset. Hele denne vej kaldtes »Nordløbet« til Hudsonstrædet, mens den egentlige indsejling hed »Sydløbet«. Resolution Island blev beskrevet og almindeligvis tegnet som en ø i strædets brede åbning, der delte det i to næsten lige vigtige løb. Kortene fra Hessel Gerritsz. og fremefter samt søfarende som Hawkridge, Baffin, Luke Foxe og andre ned til Robson, Coats og »skriveren på California« bekræfter det rigeligt. Først i anden halvdel af det attende århundrede genopdagede man, at Lumley's Inlet var åbningen til en stor bugt langt vestpå ind i fastlandet, selvstændig i forhold til Hudsonstrædet, men forbundet gennem Gabrielstrædet. Samtidig

Side 79 (PDF-side 214)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 10 og 11.]

gik navnet dog helt af brug. Da det var fastslået, at Frobishers steder ikke lå i Grønland, blev det snart klart, at Lumley's Inlet blot var et andet navn for Frobisherstrædet.

Heraf følger, at skønt Munk med vor mere fuldstændige viden kan synes at have brugt Lumleys og Hudsons stræder fejlagtigt som synonymer, kræver det langtfra nogen undskyldning, når datidens viden tages behørigt i betragtning.

Det siges ikke klart, hvordan Munks folk overbeviste sig om, at den store havarm, hvis nordlige portstolpe så at sige var Munkenæs, virkelig var Hudsonstrædet. De synes dog straks at have gjort det, skønt den eneste ø i åbningen, uden tvivl den største Buttonø, efter deres observation lå på 60°40′ i stedet for instruksens 62°30′. Resolution Island synes de ikke at have erkendt som en ø, skønt flere tidligere opdagere havde gjort det. Dette synes at tale imod, at nogen af dem havde været dér før.

Munk indleder erfaringerne fra Hudsonstrædet med råd til senere søfarende, men en tryk- eller skrivefejl gør igen trykket meningsløst. Ordene »vider end« er sat i stedet for håndskriftets »under«. Ordret ville trykket sige, at man altid skal styre, så man ikke kommer videre end 61½°, hvilket ingen mening giver. »Under 61½°«, som i vor oversættelse, er derimod forståeligt. Munk ville advare mod at sejle for tæt ved sydkysten og blive drevet ud af kurs af de stærke strømme. Hans oplysninger om strømstyrke, tidevandshøjde og stor vanddybde bekræftes af alle senere forfattere.

Munk begyndte undersøgelsen den 12. juli ved at sende løjtnant Mauritz Stygge i land ved Munkenæs, dels efter vand, dels for at undersøge stedet. Også her er trykket uforståeligt, fordi »hafner«, havne, er udeladt efter »finde«.

Side 80 (PDF-side 215)

[Henvisning til rejseberetningens s. 11, fortsat.]

Vi har indsat det efter håndskriftet. Munk ønskede tilsyneladende at give folkene hvile og vente et bekvemt sted, til isen, som hindrede fremdriften så stærkt, drev ud. Men ingen ankerplads kunne findes nær Munkenæs, i hvert fald ingen med tilstrækkeligt læ, og han måtte fortsætte, så godt han

kunne. Han fulgte nordkysten, Meta Incognita; det oplyses ikke, om han fandt det bedst i øjeblikket eller var instrueret om det. Højst sandsynligt var det blot en naturlig følge af, at han kom til strædet nordfra. Det stemte i hvert fald med rådet om ikke at komme under 61½°. Rigtigheden bekræftes af senere vidnesbyrd om, at nordkysten først på sommeren er mest isfri. Men han overdrev så at sige ved at holde mellem isen og kysten, hvor han blev indesluttet og stærkt forsinket.
Vanskelighederne begyndte allerede om aftenen den 13. juli, ved afslutningen af første dags sejlads i strædet, da skibene blev fanget i isen og ikke længere kunne manøvrere. Munk synes fuldt at have forstået faren og huskede uden tvivl 1609, da hans skib blev knust af is ved Kolgujevøen,[1] og han og besætningen med nød undslap. Han ville åbenbart vise læserne situationens alvor med en illustration. Men den eneste fremstilling af noget sådant, længst til højre på første træsnit over for s. 14, er meget tam. Hvis den skal forestille disse begivenheder, står den næsten latterligt i modsætning til trykkets store ord.[2] Håndskriftet siger blot »som figuren viser« og efterlader en blank side til en tegning. Som i de fleste andre tilfælde er ingen indsat. Den trykte danske tekst henviser til »det kort, som følger denne afhandling«, hvilket let kan misforstås,

NOTE 1: Se s. xv.NOTE 2: Sandsynligvis forestiller billedet egentlig situationen lige før indsejlingen i Haresund, skønt der ikke henvises til det på rette sted i teksten, se s. 17 og 83.

Side 81 (PDF-side 216)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 12 og 13.]
fordi »kort« sædvanligvis betyder et landkort. Kortet viser dog ikke hændelsen. Også andetsteds bruger Munk »kort« ensbetydende med »taffle«, en planche.
Efter endelig at være sluppet af isens greb ved daggry den 15. juli kunne han denne dag komme længere frem, skønt undertiden kun ved at krydse mellem is og kyst. Om aftenen blev han igen standset af is omkring nogle øer. Munk giver ingen oplysninger, som kan identificere dem; her er vi henvist til formodninger. På den ene side havde han sejlet to dage i strædet, før han nåede dem. På den anden side kom han efter frigørelsen kun videre i få og korte mellemrum, før han nåede Haresund, mindst 140 engelske miles inde. Øerne må derfor have ligget et betydeligt stykke inden for indsejlingen. Lauridsen mener, at det var Middle Savage Islands,[1] hvilket ikke strider mod de nævnte betragtninger. Men ordene om småøer, der strakte sig vestligt ud fra fastlandet, og et længere ophold udenfor passer ikke på Middle Savage Islands, der ifølge Coats[2] ligger seks eller syv miles fra fastlandet. Admiralitetskortet viser navnløse øer mellem Lower og Middle Savage Islands langt tættere på kysten, som med større sandsynlighed kunne være de omtalte. Men der er slet ingen nødvendighed i at antage, at de var navngivet af søfarende eller geografer eller indtegnet på vore kort. Munk holdt sig åbenbart meget tæt ved kysten. Hans ord gør det helt sandsynligt, at det blot var klippeholme, som findes i mængde langs disse kyster.
Ved første blik synes der at være nogen forvirring om

NOTE 1: Se hans udgave af Navigatio Septentrionalis, note 13.NOTE 2: Geography of Hudson's Bay, Hakluyt Society, 1852, s. 14.

Side 82 (PDF-side 217)

[Henvisning til rejseberetningens s. 13, fortsat.]

datoerne i denne del. Efter at have sagt, at de gik i havn den 17. juli, begynder Munk et nyt afsnit: »Den 17. juli lod jeg jagten sejle foran for at finde ankerplads«, tilsyneladende en anden begivenhed under samme dato. Efter omtalen af den gode havn den 17. siger han, at han »den følgende dag«, altså den 18., sendte folk ud at undersøge landet. Alligevel begynder næste afsnit om mødet med de indfødte »Den 18. juli«, som gjaldt det en ny dag. Men datoerne står ens i håndskrift og tryk, så hverken afskriver eller bogtrykker kan være skyld i det. Uklarheden skyldes nok blot, at Munk har kopieret noterne for tæt. Én optegnelse kan være skrevet midt på dagen den 17. om det hidtil skete. Det næste afsnit om »den 17. juli« svarer sandsynligvis til en optegnelse om en anden havn om eftermiddagen og udsendelsen af folk næste morgen. Den kan være skrevet kort efter deres hjemkomst ved middagstid. Endelig fortæller afsnittet om »den 18. juli« om eftermiddagens møde med de indfødte. Havde han delt noterne og fortalt hver dags hændelser i et særskilt afsnit, ville ingen forvirring synes at foreligge.

Havnen, som han nåede om aftenen den 17. og kaldte Rensund, kan ikke have været langt fra øerne, hvor isen standsede ham den 15. Afstanden blev tilbagelagt den 17., hvor en del af dagen må være gået i den havn, de nåede om morgenen, og hvorfra jagten blev sendt ud at rekognoscere. Beskrivelsen viser ikke klart, om det var et sund mellem øer eller mellem en ø og fastlandet. Det sidste er sandsynligst, da de indfødte og rensdyrene snarere fandtes på fastlandet. Desuden viser træsnittet over for s. 14, hvor mødet i Rensund

Side 83 (PDF-side 218)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 13, 14 og 15.]

og rensdyrjagten afbildes, skibene tæt under fastlandet inden for småøer. Det var det eneste sted, Munk mødte indfødte, og samværet var meget venligt, mens mange tidlige opdagere klager over eskimoernes fjendtlighed. Her synes de at have holdt sig bemærkelsesværdigt tilbage, medmindre de blot var tilfældige besøgende med hjem langt borte. Mærkeligt nok tegnes de nøgne på træsnittet. Det er åbenbart usandsynligt, og flere grønlændere var allerede dengang set i København i deres egen dragt.[1]

Munk lettede fra Rensund den 19. juli, men måtte vende tilbage og blev liggende til om aftenen den 22. Da afsejlede han igen efter at have taget landet i Christian IV's navn og som tegn herpå rejst kongens våben og monogram, uden tvivl medbragt til formålet. Han håbede, at isen nu var svundet nok. Men allerede næste morgen var han igen indesluttet; isen løftede endog jagten helt ud af vandet, så man kunne føre hånden under kølen. Han synes at have været overrasket og ængstelig over dette, som dog ikke er sjældent i arktisk sejlads og ofte snarere bevarer end truer et skib.[2] Her

NOTE 1: Munks fortælling om at lægge småting ved de indfødtes fiskenet for at tiltrække dem er blevet genfortalt på en måde, som slående viser, hvordan udsagn forandres fra hånd til hånd. Isaac de la Peyrère siger i Relation du Groenland, s. 238–239, at danskerne fandt fiskenet ophængt langs kysten og hæftede gaver på dem, men at ingen kom. Oversætteren i Churchills Voyages, bind VI, s. 407, misforstod fransk »filets« og sagde, at danskerne hængte genstande på små tove. Endelig skriver »skriveren på California«, Account of a Voyage osv., s. 37: »Danskerne sejlede den nat, men måtte vende tilbage næste dag, da de fandt alt, hvad de havde foræret dem, hængende i en snor på kysten, og eskimoerne borte.«NOTE 2: Vi kan henvise til polarforskeren Nansens nylige erfaringer og drøftelserne herom i Royal Geographical Society.

Side 84 (PDF-side 219)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 15–19.]

henviser trykket igen til »kortet« som illustration, men intet landkort menes. Håndskriftet siger blot »figuren viser«, og to sider står tomme til tegningen, som ikke findes. Heller ikke træsnittene viser hændelsen.

I flere dage var skibene fortsat fanget i isen, snart urokkeligt fast, snart i stand til at komme lidt videre, men altid i stor fare. De stoledе dog på et barmhjertigt forsyn. Under den 26. juli fortæller Munk, at alle gav noget til de fattige, hvilket synes en ejendommelig handling i Hudsonstrædet. Medmindre datoen er forkert, for den 25. var søndag, synes der at være holdt en særlig gudstjeneste med offer, hvis indtægt var bestemt til fattigblokken ved hjemkomsten. De blev tæt ved fastlandet og drev mellem kystholmene, undertiden så tæt på, at de under almindelige forhold kunne have ført en trosse i land, men uden at finde ly for isen, som de uophørligt måtte kæmpe med. Endelig nåede de den 31. juli en lille vig eller bugt med nogenlunde sikkerhed. Her besluttede Munk at vente, til sejlads igen var mulig. Stedet, som han kaldte Haresund, er efter vor mening floden til højre på træsnittet over for s. 14, hvor skibene sejler ind omgivet af is.

Under opholdet undersøgte Munk landets muligheder. Som mange andre polarforskere synes han at have troet at finde malmholdige bjergarter. Prøverne gik tabt med fregatten, så vi ved ikke, hvad de var. Det fik ham dog ved planlægningen af en anden rejse til at bede om en sagkyndig på området. Han nævner også meget talk, dengang kaldt »russerglas«, som andre arktiske rejsende ligeledes bemærkede.

Da de lå næsten fjorten dage i Haresund, er stedets beliggenhed ikke uden interesse. Tekstens direkte oplysninger er: nordkysten, 62°20′, knap halvtreds danske mil fra indsejlingen og nær en stor nordgående bugt. Når man tænker på, hvordan Munk

Side 85 (PDF-side 220)

[Henvisning til rejseberetningens s. 19, fortsat.]

drev frem og tilbage med isen, kan hans ubestemte afstandsskøn ikke tillægges stor vægt. Bredden hjælper heller ikke meget, da kysten hovedsagelig går øst–vest. Men der findes kun ét sted på nordkysten, som kan beskrives som en stor nordgående bugt, nemlig North Bay. Haresund må derfor

have ligget i nærheden. Spørgsmålet er, om det var øst eller vest for mundingen. Efter vor mening var det ikke langt øst for det punkt, hvor North Bay grener sig fra Hudsonstrædet, muligvis Icy Cove, som Coats beskriver som særlig sikker.[1]
Ravn[2] og efter ham Lauridsen[3] har derimod uden begrundelse foreslået området ved Upper Savage Islands vest for North Bay. Bredde og nærhed til bugten kunne passe lige så godt dér som ved Icy Cove, og afstanden fra strædets indsejling endda bedre. Men som allerede påpeget giver disse forhold intet stærkt argument. Andre tungtvejende hensyn taler for området øst for North Bay. For det første kunne Munk ikke nå Upper Savage Islands uden at krydse North Bays munding. Det antyder han ikke, og fortællingen tillader heller ikke denne antagelse. En opmærksom læsning viser, at han indtil Haresund blev helt tæt ved kysten. Intet tyder på, at han forlod den, som han længe måtte have gjort ved overfarten over North Bay. Desuden siger han, at den store nordgående bugt var så isfyldt, at man i båd ikke kunne komme mere end

NOTE 1: Geography of Hudson's Bay, s. 14: »Icy Cove er en yderst sikker havn … med god ankerbund, hvor jeg beskyttede vort skib mod is, da vi var hårdt presset.«NOTE 2: Dansk Maanedsskrift, 1860, s. 90.NOTE 3: Jens Munks Navigatio, note 18.

Side 86 (PDF-side 221)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 19 og 20.]
en engelsk mile derind. Det stemmer godt med Coats' oplysninger om, at North Bay og White Strait har så meget is, »at man har sagt, at alle vore isøer kommer fra dette stræde«.[1] Antagelsen om, at Munk krydsede bugtens munding før Haresund, er klart uholdbar. Langt sandsynligere er det, at han efter nogle få leagues fremdrift fra Rensund i den korte nat blev standset af den vældige isstrøm fra North Bay og til sidst tvunget mod kysten, som han aldrig var langt fra. Heldigvis led han ikke skibbrud, men blev næsten mirakuløst ført ind i en sikker havn øst for bugten. For det andet stemmer Munks og lodsernes senere handlinger, som vi straks skal se, langt bedre med Icy Cove eller dens nærhed end med Upper Savage Islands.
I forbifarten bør nævnes, at Haresund på Munks kort ligger øst for en stor bugt eller et stræde, muligvis North Bay. Dette stemmer med vor opfattelse, men argumentet er, som den senere kortgennemgang vil vise, ikke så afgørende, at vi vil bygge på det.
Efter næsten fjorten dage i Haresund, hvor folkene fik hvile og styrkelse, og isen lettede nok til fri sejlads, drog Munk videre den 9. august med kurs vestsydvest. Tidligt næste morgen fandt han en kyst, langs hvilken »lodserne«, Gordon og Watson, »styrede sydpå i den tro, at vi var kommet i en stor bugt«. Den eneste store bugt, hvor det ville være rigtigt at følge vestkysten sydpå, var naturligvis Hudsonbugten. Fortsættelsen viser, at de faktisk troede sig dér, skønt fejltagelsen synes næsten uforklarlig. I søgen efter forklaring på den ubestridelige kendsgerning kommer vi til det ovennævnte forhold, som belyser Haresunds

NOTE 1: Geography of Hudson's Bay, s. 16.

Side 87 (PDF-side 222)

[Henvisning til rejseberetningens s. 20, fortsat.]

beliggenhed, og som derfor passende kan drøftes først. De kunne kun tro sig inde i Hudsonbugten, hvis de mente at have forladt strædets vestlige ende ved afrejsen fra Haresund. Selv hvis Watson tidligere havde været dér, var Gordon, som uden tvivl førte an, sandsynligvis i Hudsonstrædet for første gang. Endnu var ikke meget udgivet eller almindeligt kendt om farvandet. Men man vidste, at afstanden fra indsejlingen til bugten var betydeligt større end deres rejse til Haresund, selv efter deres eget noget rundelige skøn. Det må de have overset eller tilsidesat. Det er svært at forstå, medmindre Haresunds virkelige beliggenhed i nogen grad støttede tanken om at være ved strædets vestende. Det ville Icy Cove eller dens nærhed gøre, mens intet sted ved Upper Savage Islands kunne. Der måtte de vide sig ved nordkysten inde i strædet og kunne ikke gøre denne fejl. Ved Icy Cove var forholdet anderledes. Ikke langt vestfor drejer kysten ret skarpt og går langt nordpå ind i North Bay, som den kunne forventes at gøre ved strædets vestende. Lå Haresund ved Icy Cove, var der derfor intet i deres erindring om stedet, der forhindrede den tro, at kysten den 10. august var Hudsonbugtens vestkyst. At denne tanke passer med Icy Cove, men ikke med Upper Savage Islands, er en stærk bekræftelse af vor opfattelse.

En omstændighed kunne umiddelbart tyde på, at de allerede i Haresund troede sig ved indsejlingen til Hudsonbugten: De sejlede derfra mod vestsydvest, ligesom senere, da de virkelig havde nået dette

Side 88 (PDF-side 223)

[Henvisning til rejseberetningens s. 20, fortsat.]

punkt. Men da Munk udtrykkeligt siger, at vinden var nordvestlig, og de sejlede så tæt til vinden som muligt, var hensigten at komme vestpå så godt de kunne, som før. Omstændigheden tillader derfor ingen sådan slutning.

Vender vi tilbage til lodsernes sydlige kurs langs kysten den 10. august, gør endnu et forhold fejlen svær at forstå. Meget lidt var trykt om Hudsonbugtens vestkyst, men Purchas havde i det mindste offentliggjort, at Button sejlede to hundrede leagues over bugten, før han nåede modsatte kyst. Alligevel mente lodserne at have krydset den på én dag og en kort sommernat i samme retning som Button. Det synes klart, at enten var Munks instrukser og lodsernes egen viden meget mangelfulde, eller også må Gordon og Watson, da de uden tvivl uventet så den sydgående kyst, være blevet så forvirrede, at de mistede tilliden til begge dele og på en pludselig indskydelse satte dem til side for et falsk spor.

Om Munk selv delte fejlen på noget tidspunkt eller i nogen grad, fremgår ikke. Et muligt tegn kunne være, at trykket kalder den forvekslede kyst »Fretum Christians vestkyst«. Det var dog ikke hans oprindelige udtryk. Håndskriftet havde først »Syndere«, sydlige, som er rigtigt, men er ændret til »Vester«. Der kan let foreslås grunde til ændringen. Kyststykket gik uden tvivl syd–nord og var for så vidt en vestkyst, hvilket han kan have villet fremhæve som en delvis forklaring på fejlen. Han kan også have ment, at »sydlig« passede dårligt med den følgende oplysning om lodsernes sydlige kurs langs den. Under alle omstændigheder kalder han den dog tydeligt kysten af

Side 89 (PDF-side 224)

[Henvisning til rejseberetningens s. 20, fortsat.]

strædet. Hans ord om North Bay og bugten længere vestpå, måske White Strait, antyder heller ikke, at de var dele af Hudsonbugten, blot indløb fra Hudsonstrædet. Man må naturligvis huske, at han skrev efter hjemkomsten i overensstemmelse med den fyldigere og rigtigere viden, han da havde. Han ønsker tydeligt at fralægge sig ansvaret for fejlen og dens følger, med rette. Lodserne, især Gordon, var antaget af kongen netop for at forsøge passagen. Munk kunne derfor ikke påtage sig ansvaret for at nægte at følge deres forslag, selv hvis han tvivlede på dets klogskab.

Trykket siger blot, at tanken om en stor bugt viste sig forkert. Men håndskriftet tilføjer de bemærkelsesværdige ord »som Derres Relatsion Derom Udviser«. Umiddelbart synes det at betyde, at Munk ved skrivningen havde en fremstilling af Gordon og Watson foran sig, hvori hændelsen omtales. Dette er i sig selv sandsynligt. Opdagelsesrejsers øverste lodser udarbejdede ofte sådanne rapporter, og de to kan have brugt deres tvungne lediggang i Churchillhavn dertil. Eller Munk kan mene en særlig redegørelse om afstikkeren til Ungavabugten, krævet til egen retfærdiggørelse på grund af den store forsinkelse. Endelig kan det blot have været deres dagbog med lejlighedsvise noter til en rapport. Intet sådant dokument er dog bevaret. Hvis Munk ved bogens tilblivelse havde det, har det delt skæbne med næsten alle hans andre papirer. Vi kan hverken gætte indholdet eller vide, om værdifulde oplysninger er tabt. Det er også fuldt muligt, at han ikke mener noget skriftligt foran sig, men blot deres forklaringer under rejsen. I så fald er nutiden »udviser« blot overført fra noterne til håndskriftet uden ændring til datid, som flere andre steder. Efter denne sidste

Side 90 (PDF-side 225)

[Henvisning til rejseberetningens s. 20, fortsat.]

antagelse er det let at forstå udeladelsen i trykket, da stedet ellers ville være vildledende.

Intet viser sikkert, hvor Munk fik landkending på Hudsonstrædets sydkyst. En vestsydvestlig kurs fra Haresund ved eller nær Icy Cove ville føre til nær Stupart's Bay. Men vi finder det ikke sandsynligt, at de ramte kysten så langt vestpå. Kysten går ganske vist dér nord–syd og kunne for så vidt vildlede dem, men fortsætter ikke længe sådan. Mellem Stupart's Bay og Kap Hope's Advance danner den en flad bugt. De kunne derfor ikke følge den ind i Ungavabugten uden at sejle et betydeligt stykke mod sydøst og for at runde kappet endda mod nordøst; det er næppe sandsynligt. At Munk ikke nævner dette, beviser intet, for som sagt på s. 63 er netop denne del af fortællingen stærkt sammentrængt, så en sådan detalje let kunne være udeladt. Men det er næppe tænkeligt, at lodserne ikke straks havde opdaget fejlen, hvis kysten bøjede tilbage mod øst og nord på den måde. Punktet kan ikke afgøres sikkert, men samlet finder vi landkending øst for Kap Hope's Advance sandsynligst. Kursen fra Icy Cove måtte da være noget syd for sydvest, mens Munk siger vestsydvest. Men da den nordlige vind tiltog til voldsom storm med en sø uden lige for nogen om bord, ville det ikke overraske, om de var drevet betydeligt mod sydøst. Vi mener faktisk, at omtrent det samme hændte som for Hudson. Han drog sydvestpå fra Isle of God's Mercy et sted på nordkysten, blev indesluttet bag Kap Hope's Advance og fulgte kysten sydpå ind i Ungavabugten.[1]

NOTE 1: Purchas his Pilgrimes, bind III, s. 599.

Side 91 (PDF-side 226)

[Henvisning til rejseberetningens s. 20, fortsat.]

Efter at have nået strædets sydlige eller sydvestlige kyst sejlede de sydpå langs den uden ishindring og nåede til sidst et stort næs på 60°. Munk, der her giver få datoer, siger ikke, hvor længe det tog. Men håndskriftets »med tidens Langhed« synes at udtrykke en vis utålmodighed, som om han ikke så forhåbningsfuldt på fremgangsmåden. Trykket synes at give næsset navnet Alecke Ness Kap, en mærkelig dannelse, da næs og kap betyder det samme. Det sidste ord hører dog ikke til hans endelige navn. I håndskriftet står en tom plads til navnet fulgt af »Kap«; han ville åbenbart først vælge et navn på -kap som Nordkap. Da Alecke Ness var valgt, burde »Kap« være slettet og er kun blevet stående ved en afskriverfejl. På kortet står blot Alcenes. Førsteleddet, i det rettelig stavede Alkenæs, kommer uden tvivl af alk og skyldes mange fugle af denne eller lignende art. Foruden bredden 60° siger Munk, at en stor bugt går ind mod sydvest nær næsset. Alligevel er identifikationen vanskelig, fordi kysten sydpå fra Kap Hope's Advance ingen steder har noget, der kan beskrives som et næs. Lauridsen foreslår[1] Ekkertaujokøens østende. Øen ligger så nær fastlandet og er længere øst–vest end nord–syd, at Munk godt kan have set den som et væld igt næs. Østenden ligger desuden på 59°50′, kun ti minutter syd for den angivne bredde. Bugten identificerer Lauridsen[2] med Hope's Advance Bay. Skønt forslaget i sig selv er rimeligt og et skridt i rigtig retning, giver det ved nærmere undersøgelse vanskeligheder, som synes at

NOTE 1: I hans udgave af Munks Navigatio, note 22.
NOTE 2: Samme værk, note 24.

Side 92 (PDF-side 227)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 20 og 21.]

kræve en anden løsning. Hvis Ekkertaujoks østende er Alkenæs, må Munk være sejlet gennem strædet til Akpatok uden at nævne det, hvilket er usandsynligt, da det kun er få engelske miles bredt. Fordelingen af land og hav ville desuden have virket så mærkelig, at han næppe kunne forbigå den. Akpatok strækker sig omtrent halvfjerds miles østpå og ville ikke have set ud som en ø. Farvandet efter strædet ville ikke ligne en del af det hav, han kom fra, men et særskilt indhav. Hope's Advance Bay kan heller ikke siges at gå lige sydvest ind, da dens hovedretning er vest, og kan på ingen måde kaldes eller beskrives som Synderbugt i forhold til Ungavabugtens hoveddel.[1] Lauridsen mener ganske vist, at Akpatok er Sneøland, men heller ikke dette passer med Munk. Han siger, at Sneølands nordvestlige yderpunkt var meget højt, mens sydenden var omgivet af megen is, hvilket forudsætter en hovedretning sydøst–nordvest. Akpatok er derimod lang og smal med retning sydvest–nordøst. Ingen del kan kaldes dens nordvestende. Desuden mødte Munk Sneøland på hjemvejen fra bugten, fem danske eller 22½ engelske mil ude. Havde han sejlet mellem Ekkertaujok og Akpatok ind i

Hope's Advance Bay, måtte han passere tæt forbi Akpatok både ind og ud og kunne ikke først se den omtrent tyve engelske miles ude.
Vi finder det derfor langt sandsynligere, at Munk under sin sejlads sydpå fra Kap Hope's Advance i nogen afstand fra kysten overså både det meget smalle sund mellem Ekkertaujok og fastlandet og strædet mellem denne ø og Akpatok, som
NOTE 1: Det er ikke helt sikkert, at »Synder bogt«, der ikke står på kortet, er tænkt som navn. Det kan være rent beskrivende, men vi har fundet det praktisk at behandle det som et navn.

Side 93 (PDF-side 228)
[Henvisning til rejseberetningens s. 21, fortsat.]
trods større bredde er næsten lige så uanseligt på grund af en lille ø syd for åbningen, som deler løbet. Munk ville da have taget begge øers nordkyster for fastlandskystens fortsættelse rundt om en stor bugt. Sandsynligvis sejlede han tværs over denne tilsyneladende bugt i nogen afstand fra land og kom ind i Ungavabugten ved at runde Akpatoks østspids på 60°10′, som da er hans Alkenæs. Ungavabugten, hans Synderbugt, ville i dette tilfælde vise sig som en del af det hav, han kom fra, med udstrækning mod sydvest, netop som han siger. I stedet for Akpatok mener vi, at Sneøland er Green Island. Den placeres ganske vist forskelligt på forskellige kort, men begge placeringer kunne passe med Munks angivne afstand nordnordvest for Akpatoks østspids. Det engelske Admiralitetskort beskriver den udtrykkeligt som højt land og synes at vise hovedretningen sydøst–nordvest, helt i overensstemmelse med Munk.
På Munks kort rager Alkenæs ikke så langt østpå, at det næsten lukker Ungavabugten fra strædet, som det burde, hvis det forestiller begge øer. Dette er dog ingen alvorlig indvending. Munk trængte sandsynligvis ikke langt nok ind i bugtens vestdel til at vide, hvor langt kysten veg tilbage syd for Alkenæs, og hvor langt det formodede næs dermed var. Sneøland ligger på kortet langt uden for Ungavabugten og kan derfor ikke være Akpatok. Mindst af alt kan det være Akpatok, hvis Ekkertaujok er Alkenæs; da måtte han vide, at afstanden mellem navnene kun var få engelske miles. Forklaringen på Sneøland er mærkelig. Han siger, at »da mange fugle fløj til og fra landet, og det så hvidt ud, dækket af sne«, kaldte de det Sneøland, et navn,

Side 94 (PDF-side 229)
[Henvisning til rejseberetningens s. 21, fortsat.]
som naturligt kunne skyldes sneen, men intet har med fuglemængden at gøre. Mange alke eller lignende fugle kunne derimod meget vel have bestemt navnet Alkenæs. Der er derfor næppe tvivl om en forvirring i teksten; men da tryk og håndskrift stemmer overens, er ansvaret her Munks eget. Trykket siger desuden, at landets form vises på det medfølgende »kort«, som om en særskilt illustration var tænkt. Det synes dog blot endnu en af »forbedrerens« vildledende ændringer. Håndskriftet siger kun »Besee Kortet«, hvilket synes at gælde hele den foregående beretning. Der er ingen plads til en Sneølandstegning i håndskriftet. Derfor må »kort« her være det indsatte oversigtskort, som angiver øens beliggenhed, men ikke giver oplysninger om dens udseende.

Munk siger, at den engelske lods, naturligvis Gordon, først mente, at landet omkring Synderbugt var »stedet, vi søgte«, men snart trak det tilbage. Den nøjagtige betydning må vi gætte os til. Intet siges om, hvorfor Gordon erkendte fejlen, skønt dette ville være særdeles interessant. Munk har stærkt sammentrængt afstikkeren, som i væmmelse over den fejl, der kostede så megen værdifuld tid.

Den 14. august passerede de Sneøland efter at have forladt Ungavabugten og drog uden tvivl så hurtigt som muligt vestpå. Men endnu den 20. var de ikke længere end et punkt, de kunne have nået allerede den 10., hvis lodsernes fejl ikke havde ført dem ind i bugten. Med tydelig tilfredshed siger Munk, at de var tilbage på rette vej. Stedet bestemmes ved hans angivelser af 62°20′ og højst seksten danske mil mellem landene. Dette er faktisk strædets smalleste bredde mellem Big

Side 95 (PDF-side 230)

[Henvisning til rejseberetningens s. 21, fortsat.]

Island mod nord og Prince of Wales Island mod syd. Den nøjagtige oplysning er bemærkelsesværdig, for samtidig siger han, at tåge hindrede udsigt til land på begge sider. Han må derfor enten have indføjet den senere eller allerede da have fået den fra en anden kilde end egen iagttagelse. Måske passerede han dette sted i klart vejr på hjemrejsen i 1620 og gættede, at det var positionen den 20. august året før. Men ordlyden virker, som om de allerede i 1619 vidste, at strædet her kun var omtrent seksten danske mil bredt.

Efter hjemkomsten fra Ungavabugten begik de i det hele ingen flere navigationsfejl og synes at have vidst, hvad de gjorde. Er indtrykket rigtigt, viser det, at fejlen den 10. august skyldtes svigtende dømmekraft, ikke manglende oplysninger, men forsømmelse af dem, de burde have fulgt.

De seks dage fra Ungavabugten til positionen den 20. august skyldtes uden tvivl modvind. Munk siger, at vinden denne dag blev østlig, og at de derfor satte kurs vest til nord, hvilket antyder, at en direkte kurs hidtil var umulig. Senere, på et unævnt tidspunkt, synes de at have ændret til en nordligere retning, vestnordvest en halv streg nord, som blev holdt til 63°20′, ekspeditionens nordligste udtrykkeligt nævnte punkt. Her må de igen være drejet sydligere, men Munk siger det ikke direkte og giver heller ingen dato for 63°20′. Som flere gange påpeget er hele afstikkeren til og fra Ungavabugten frem til Hudsonbugten yderst kortfattet. I denne del

Side 96 (PDF-side 231)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 21 og 22.]

giver Munk kun almindelige udsagn som »i summa sejlede vi vestnordvest« osv. og derefter forskellige løst forbundne »Item« fra noterne.

Han siger, at de på vejen til 63°20′ havde været flere steder, som »ikke nu nævnes her, men findes omhyggeligt afbildet og beskrevet på søkortet efter mål, mængde, beskaffenhed, størrelse og form«. En lille hånd er indsat som henvisning. Men bogen har intet kort eller billede, der viser sådant, kun det allerede omtalte oversigtskort, mærket med en hånd. Hvis nogen heraf slutter, at noget oprindelig tiltænkt læseren er udeladt eller undertrykt, ville et blik i håndskriftet straks vise fejlen. Det har intet

spor af denne højtravende meddelelse, uden tvivl alene den litterære »forbedrerens« arbejde, som vi især har mødt i billedhenvisningerne. Håndskriftet siger blot, at stederne ikke beskrives her, men dog er angivet på kortet »nummer«, fulgt af et stort tomrum. Ved Iisver, Søstrene og Digges Eyland står tilsvarende et N og plads til et nummer, når kortet var færdigt. Planen blev dog ikke fulgt; navnene blev sat direkte på kortet, så numre blev overflødige og ikke omtales i trykket. Ordene i både håndskrift og tryk kunne få én til at vente adskillige kortsteder, som ikke nævnes i teksten. Af ukendt grund er der kun to. At Munk ikke omtaler dem nærmere, skyldes uden tvivl, at han blot passerede dem. Trykkets »vare Wi paa« er tvetydigt, men håndskriftet siger klart, at de »kom under« stederne, altså sejlede tæt forbi. Derfor kunne han naturligvis ikke sige meget om dem. Det ene

Side 97 (PDF-side 232)

[Henvisning til rejseberetningens s. 22, fortsat.]

er Sydernæs på sydkysten, næppe andet end næsset på Prince of Wales Island. Det andet er Koldenæs på nordkysten, tydeligt Big Islands sydspids, hvor kysten begynder at gå nordpå. Munk synes at have fulgt den et stykke, da nogle hovedtræk ses på kortet. Højst sandsynligt nåede han sin største angivne bredde nær den, et sted ved Fair Ness.[1]

Da han tydeligt kom ind i Hudsonbugten nær Diggesøerne, må han som nævnt have erstattet den nordligere kurs til 63°20′ med en sydvestlig. Men der gives ingen direkte oplysninger om sejladsen fra dette kursskifte til Hudsonbugten. Kun ét »Item« omtaler høje øer, han passerede. Intet viser, at han ikke lagde mærke til andre steder, som han af en eller anden grund udelod.

Det første sted nær strædets vestende er denne gruppe »høje øer«, som han kalder Iisver,[2] uden tvivl fordi de var omgivet eller dækket af megen is. Han siger, at de er på kortet, men det er kun navnet, tæt ved sydkysten lige inden for strædets vestende. Til identifikation giver dette sted kun den indirekte oplysning, at lidt over ti danske mil vestpå bringer én nær Hudsonbugtens indsejling. På hjemrejsen siger han dog, at han lod dem ligge til styrbord, og at de var

NOTE 1: Om Sydernæs og Koldenæs, se bemærkningerne til Munks kort.NOTE 2: Det ejendommelige navn synes dannet som flere islandske ord på -ver, der betegner steder ved havet med mange bestemte dyr eller genstande.

Side 98 (PDF-side 233)

[Henvisning til rejseberetningens s. 22, fortsat.]

tæt ved fastlandet. Samlet passer oplysningerne kun på Charles Island, som han må have taget for en øgruppe. At den kan se sådan ud, kan sluttes af Coats' udsagn: »Cape Charles er en øgruppe halvfems miles øst for Kap Digges, hvis nordligste ligger på 62°55′.«[1] Som nærmere forklaret ved kortet mener vi, at Charles Island, Munks Iisver, gengives som et stykke af Hudsonstrædets sydkyst lige over navnet. Derefter nævner Munk to øer kaldet Søster, på kortet Systerne, uden tvivl fordi de var ret ens og tæt sammen. Desværre er de ligesom Iisver ikke tydeligt tegnet; navnet er flyttet langt nord for ruten, tilsyneladende for at give plads til et skibsbillede. Derfor må de alene identificeres

ud fra teksten. Her ser man dem »efter omtrent ti mil vestpå«, hvilket må være fra sidstnævnte Iisver. På et kort fristes man til Salisbury og Nottingham, skønt de måske ligger for langt fra hinanden til navnet »Søstre«. Dette er Lauridsens opfattelse,[2] men Munks øvrige oplysninger tillader efter vor mening kun identifikation med de to største Diggesøer. Han antyder utvetydigt, at de lå ved selve indsejlingen på den direkte vej, hvilket netop passer på Diggesøerne, men ikke Salisbury og Nottingham. Desuden siger han, at han sejlede rundt om dem under lodning. Ved de sidstnævnte ville det være både meningsløst, langsommeligt og vanskeligt på grund af stærke strømme og drivis. Ved Diggesøerne kunne det let ske og ville være ganske

NOTE 1: Geography of Hudson's Bay, s. 31.NOTE 2: Se hans udgave af Munks Navigatio, note 26.

Side 99 (PDF-side 234)

[Henvisning til rejseberetningens s. 22, fortsat.]

forståeligt. Det var nyttigt at vide, om det var bedst at sejle nord om øerne eller mellem dem og fastlandet, som både Hudson og Button havde gjort, uden at Munk sandsynligvis vidste det, og som han selv gjorde på hjemrejsen. Han anbefaler den ydre vej nord om øerne, naturligt ved Diggesøerne, men mærkeligt ved Salisbury og Nottingham, som et blik på kortet viser. Desuden bringer en vestlig kurs fra hans Søstre én til Mansfield Island, hvilket passer på Diggesøerne, mens vestlig kurs fra Nottingham ville føre til et helt andet sted ved Hudsonbugtens nordende. Vi mener, at Diggesøerne vises på hans kort som landets ejendommelige fremspring, hvor strædets sydkyst møder bugtens østkyst. Navnet ville tydeligt have henvist hertil, hvis det ikke var flyttet nordpå.

En mulig vanskelighed for vor identifikation bør nævnes: Hvis Salisbury og Nottingham ikke er Søstrene, må vi indrømme, at Munk slet ikke nævner dem, skønt han næppe undgik at se dem. Salisbury synes ret lav, og Nottingham, skønt mere klippefuld, heller ikke særlig høj. Men næsten alle søfarende nævner dem, og det ville være urimeligt at antage tåge begge gange, Munk passerede. I sig selv vejer dette ikke op mod vore argumenter, men det ville gøre fortolkningen vanskelig, hvis fortællingen her gjorde krav på fuldstændighed. Som allerede påpeget gør den det langtfra. Havde Munk givet en nogenlunde fyldig daglig beretning om kurs og passerede steder, og havde der alligevel ikke været nogen

Side 100 (PDF-side 235)

[Henvisning til rejseberetningens s. 22, fortsat.]

henvisning til disse to øer, ville det bestemt være mærkeligt. Men sådan gør han ikke. Han beskriver slet ikke sejladsen gennem strædets vestligste del, kun ét isoleret forhold ved Iisver, som synes særligt at have fanget hans opmærksomhed. Tavsheden om Salisbury og Nottingham er derfor ikke usædvanlig. Der er så meget mindre grund til slutninger heraf, som de to øer, hvis vi ikke tager fejl, er vist på kortet, blot forkert placeret tæt ved Meta Incognitas vestkyst. Hvis disse ikke er Salisbury og Nottingham, kunne de kun forestille Diggesøerne. Men disses beliggenhed lige ved bugtens indsejling er så påfaldende, at Munk ikke kan antages at have flyttet dem så langt ind i strædet. Det

er langt sandsynligere, at Salisbury og Nottingham er skubbet lidt østpå. Forklaringer er lette at foreslå. Deres rette plads optages af et skibsbillede, som kan have trængt dem væk, ligesom det har flyttet navnet Systerne mod nordkysten, og et andet skib har forskudt Munkenæs så langt, at navnet synes at gælde øen ved indsejlingen. Eller snarere var Munks noter ved bearbejdningen ikke tydelige nok, især om disse øers placering, skønt han havde set dem. Denne forklaring er vi så meget mere tilbøjelige til at følge, som den også forklarer kortfattetheden her og især udeladelsen af øerne i teksten.
Før vi forlader dem, bør nævnes, at vor identifikation af Iisver afviger fra Lauridsens, den eneste anden forfatter, der har behandlet emnet. Han mener,[1] at det er Diggesøerne, en opfattelse lige så uforenelig med hans egen identifikation af Søstrene som

NOTE 1: Se hans udgave af Munks Navigatio, note 26.

Side 101 (PDF-side 236)
[Henvisning til rejseberetningens s. 22, fortsat.]
Salisbury og Nottingham, som med Munks tekst. Iisver skal efter denne søges ti danske mil øst for både bugtens indsejling og Søstrene. Diggesøerne ligger derimod lige ved indsejlingen og sydvest for Salisbury og Nottingham.
Munk siger derefter, at man vestpå fra disse øer kommer til en stor flad ø, som han kalder Digges Eyland. Beskrivelsen og placeringen gør det utvivlsomt til Mansfield Island, allerede erkendt af Ravn,[1] som Lauridsen følger.[2] Overførelsen af navnet kræver dog forklaring. Lauridsen foreslår, at Munk blev vildledt af Gerritsz.'s kort, hvor Mansfield er tegnet uden navn så tæt ved Diggesøerne, at de næsten danner en gruppe. Munk kan have troet, at »Digges Ilandt« gjaldt den største. Det er muligt, men forekommer os ikke helt sandsynligt. Navnet står skråt over Mansfield og peger utvetydigt mod den største Diggesø, ikke mod Mansfield. Andre forhold tyder på, at Munk bevidst foreslog en navneændring. Søstrene nævnes ved navn i håndskriftet med tom plads alene til henvisningsnummeret. Ved den lange flade ø vestfor står både navn og nummer blankt. Vi kan derfor slutte, at førstnævnte var navngivet i noterne, mens sidstnævnte først fik navn ved trykningen. Da navnet forekommer anden gang, s. 23, har trykket, men ikke håndskriftet, »som nu kaldes Digges Eyland«, netop hans sædvanlige vending ved et nyt navn. Den ville være meningsløs, hvis han brugte forgængernes navn på samme måde som dem. Med disse forhold finder vi det sandsynligst, at

NOTE 1: Dansk Maanedsskrift, 1860, s. 91.NOTE 2: Se hans udgave af Munks Navigatio, note 27.

Side 102 (PDF-side 237)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 22 og 23.]
Munk ved den endelige navneovervejelse beholdt det måske særlig passende Søstrene, selv om han vidste, at den største på Gerritsz.'s kort hed Digges Ilandt. Samtidig overførte han dette navn til den

langt større ø i nærheden, der havde fanget hans interesse, og som efter hans viden var navnløs. Button havde ganske vist navngivet den, men hans beretning var endnu ikke udgivet.[1]
Også Mansfield sejlede Munk rundt om under lodning, formodentlig for at sammenligne passagerne øst og vest om den.
Da han var fri af øerne ved strædets vestende, var han endelig i det gådefulde indhav, som Hudson havde opdaget, eller rettere genopdaget, ni år før, og som man da og længe efter sikkert ventede ville føre til passagen. Munk kaldte det Novum Mare eller på kortet Novum Mare Christian. Han var fuldt berettiget til at foreslå et navn, da det endnu ikke havde et fælles navn. Den sydlige del, undersøgt af Hudson, bar hans navn, mens vestdelen hed Buttons bugt. Munks bog er den tidligste, som behandler havet som en helhed, og kortet det tidligste med dets samlede udstrækning. Teoretisk har hans navn derfor alle krav på almindelig anerkendelse. I England, hvor bogen først blev kendt langt senere, blev Hudsonbugten dog snart brugt om det hele. Da landet omkring kom under engelsk herredømme, sejrede det engelske navn. Af samme grund blev Nova Dania, hans navn for landet ved vinterpladsen, aldrig almindeligt og gik af brug ligesom flere andre foreslåede navne.

NOTE 1: Buttons navn var egentlig Mansell Island efter hans slægtning admiral Sir Robert Mansell. Det synes meget tidligt forvansket til det nu almindelige Mansfield Island. Se Miller Christy, Voyages of Foxe and James, s. 188.

Side 103 (PDF-side 238)
[Henvisning til rejseberetningens s. 23, fortsat.]
Måske intet sted savner vi instruksernes vejledning mere end ved afrejsen ud på dette »nye hav«. Hidtil kan de næppe have indeholdt meget særligt interessant; Munk måtte under alle omstændigheder gennem strædet og burde nå havet bagved så tidligt på året som muligt. Ved vestenden havde han derimod flere kurser at vælge imellem, og det ville være yderst interessant at vide, hvad og hvorfor han var befalet. Afstikkeren til Ungavabugten kaster lidt lys herover: Straks de troede sig ved Hudsonbugtens vestkyst, drejede de sydpå og søgte et bestemt sted. Vi får ikke at vide, hvad slags sted, hvordan det skulle kendes, eller formålet med søgningen. Vi må drage slutninger af de senere handlinger. Med disse i erindring overraskes vi dog ikke over, at Munk, da han virkelig var i bugten, uden tøven styrede sydvestpå tværs over mod modsatte kysts sydlige del. Han giver få enkeltheder om overfarten. Som nævnt er tiden fra 20. august til 7. september stærkt sammentrængt i forhold til før og efter, måske til dels på grund af mangelfulde noter. I almindelighed skyldes kortheden nok blot, at han ikke fandt det værd at fortælle hver dags sejlads, hvor de tilsyneladende ikke gik i land. Hans formål var snarere at beskrive besøgte steder og ekspeditionens skæbne end selve rejsen. Han kunne ikke forudse historikernes interesse århundreder senere. Ren sejlads med begge skibe over Atlanterhavet, gennem strædet og over bugten gav naturligvis ikke samme stof til en spændende eller blot læselig beretning som de første arktiske erfaringer: farerne og oplevelserne i

Side 104 (PDF-side 239)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 23 og 24.]

isen og mødet med de indfødte, eller som den senere gradvise uddøen og farlige hjemrejse. Ekspeditionens tragiske skæbne og det ansvar, som naturligt ville lægges på Munk, gav desuden enhver anledning til en så udførlig vinterberetning som muligt.

Fra nordenden af hans Digges Eyland, Mansfield, til vinterhavnen angiver Munk kursen sydvest til syd og sydvest; når dybden falder til tredive favne, kan man styre sydligere, til landet ses. Han siger også tre dages og nætters sejlads. Det er dog uklart, om det er faktisk tidsforbrug eller almindelig forventet sejltid, og om det gælder hele overfarten eller kun kursen sydvest til syd og sydvest. Et dybdekort viser under alle omstændigheder anvisningens rigtighed, så langt den rækker. Ingen vides at have været i Churchillhavn før Munk, og han sejlede kun én gang direkte dertil. Anvisningen kan derfor hverken stamme fra andre eller fra gentagen egen erfaring. Den fortæller blot, hvordan han kom der. Tilsyneladende efter instruksen krydsede han sydvestpå, til aftagende dybde varslede modsatte kyst. Så drejede han sydpå langs den, fandt sig inde bag Kap Churchill og opdagede tilfældigt Port Churchill, hvor han måtte søge ly.

Det strenge vejr gjorde indsejlingen meget vanskelig og var ifølge hans antydning også grunden til, at skibene ikke kom sammen ind. Han siger, at Lamprenen i stormen var »forvildet« fra dem. Stod intet andet, ville man naturligt forstå, at de mistede hinanden i storm og tåge. Men straks efter siger han, at jagten kom igen den 9. september efter at have været langs kysten mod nord, hvor en åbning

Side 105 (PDF-side 240)

[Henvisning til rejseberetningens s. 24, fortsat.]

var formodet, men ikke fandtes. Det er på ingen måde sandsynligt, at jagtens folk, hvis de tilfældigt havde mistet fregatten i voldsom storm, var draget nordpå på opdagelse. De ville have haft andet at tænke på og kunne ikke undersøge i så hårdt vejr. Vi finder det derfor langt sandsynligere, at adskillelsen var tilsigtet, og at »forvildet« ikke gælder afgangen, men den udeblevne genforening.

Spørgsmålet er vigtigt, fordi Munks kort er det tidligst udgivne med Hudsonbugtens vestkyst. Af egen iagttagelse kendte han kun den del, han fulgte under hjemrejsen for at komme rundt om isbæltet. Men kortet viser meget mere og ikke særlig forkert. Hvis denne viden stammer fra hans ekspedition, må den være fra Watsons undersøgelser i jagten. De krævede mere tid og gunstigere forhold, end hvis skibene blot tilfældigt var skilt kort før Churchillfloden. Antager vi derimod, at jagten tidligere var sendt af sted med vilje, forsvinder vanskeligheden.

Vor opfattelse er derfor, at Munk ved indsejlingen til Hudsonbugten sendte jagten vestpå for inden for en bestemt tid at undersøge så meget som muligt af vestkystens norddel, især med hensyn til den formodede passage. Derefter skulle den følge vestkysten sydpå og møde fregatten på en bestemt bredde. Imens undersøgte Munk efter vor antagelse stederne ved bugtens indsejling og krydsede derpå mod mødestedet. Ordene om, at jagten var »forvildet«, forstår vi endelig sådan, at da han ikke så

Side 106 (PDF-side 241)

[Henvisning til rejseberetningens s. 24, fortsat.]

den i det aftalte område, sluttede han, at den på grund af vejret var gået fejl af ham.

Mod den indvending, at det var farligt at skille skibene og stole på et fjernt mødested, kan bemærkes, at skønt de intet kendte til Churchillhavn, vidste de sandsynligvis godt, at Button havde krydset det nye hav sydvestpå og fundet en langt nordgående kyst. De kan have kendt dens breddegrænser og med rimelighed ment, at de kunne finde hinanden på kysten ved en given bredde.

Munks »Nørreland« må naturligvis betyde vestkysten nord for Churchillfloden. Men det kan godt omfatte, hvad han kalder »fastlandet på nordsiden«, som han nåede 11. august 1620, se s. 53. Det er beklageligt, at han ikke fortæller om jagtens eftersøgning af passagen, men han kan naturligt have anset det for uvæsentligt, da den var forgæves. Vi vender tilbage til dette ved kortgennemgangen.

Overvintringen ved Port Churchill

Vi har hidtil talt om vinterpladsen, som om Port Churchill var sikker, og der er virkelig ingen anledning til tvivl. Den udførlige tekstbeskrivelse og fugleperspektivet på træsnittet over for s. 23 passer så nøjagtigt på Churchillhavn og intet andet kyststed, at al usikkerhed udelukkes. Desuden var opholdet påvist ved utvetydige efterladenskaber, allerede før stedets geografi var godt nok kendt til at erkende overensstemmelsen med beskrivelsen. Vi

Side 107 (PDF-side 242)

[Henvisning til rejseberetningens s. 24, fortsat.]

vil senere kunne omtale dette nærmere. Her bør dog nævnes, at flere forfattere og korttegnere trods de overbevisende forhold har fremsat meget fejlagtige forslag om vinterpladsen.

Fejlene kan som så ofte føres tilbage til Isaac de la Peyrère og hans uddrag i Relation du Groenland. Af en eller anden grund opfattede han ikke, at Munk efter 63°20′ fortsatte et betydeligt stykke sydvestpå, men troede, at han overvintrede på denne bredde. Ordene alene tvinger ganske vist ikke til denne fortolkning. Men meningen fremgår af kortet, hvor Churchillhavn med vinterpladsen sættes på 63°20′. Det forklares nærmere ved Munks kort. Her er det nok, at fejlen ukritisk blev gentaget i bøger og kort, til man fandt Churchillhavns virkelige bredde omkring 59°. Derefter opstod en anden fejl. Nogle forfattere, som ikke kendte eller tillagde beviserne tilstrækkelig vægt, lod sig lede af La Peyrères breddeangivelse, skilte stederne og lagde vinterkvarteret langt nordpå langs vestkysten. Det vises sådan på enkelte kort fra det attende århundrede. Den tidligste forfatter, vi kender med denne opfattelse, er Sir John Barrow,[1] der vælger Chesterfield Inlet og blev fulgt af flere forfattere og korttegnere. Ravn[2] kender derimod godt La Peyrères fejl, men undervurderer både stedbeskrivelsen og fundene ved Churchill og er derfor tilbøjelig til at tro, at

NOTE 1: Sir John Barrow, Chronological History of Arctic Voyages, London, 1818, s. 231.NOTE 2: Udsigt over de Reiser osv., Dansk Maanedsskrift, 1860, s. 91.

Side 108 (PDF-side 243)

[Henvisning til rejseberetningens s. 24, fortsat.]

Severnfloden var vinterpladsen. Da fejlene nu kun har litterær interesse, behøver vi ikke drøfte dem videre. Men La Peyrère kunne næppe have gjort sin uheldige fejl, hvis Munk ikke mærkeligt nok havde undladt at angive »vinterhavnens« bredde i teksten. Lauridsen[1] mener, at det sandsynligvis skete med vilje efter kongens ordre for at skjule havnen, hvor det store skib stod, så ingen skulle hente det. Teorien synes dog uden sikkert grundlag. At udelade breddetallet kunne ikke skjule skibet, når de øvrige rigelige oplysninger ikke blev tilbageholdt. Efter Munks sejlvejledning fra Mansfield måtte enhver søfarende nå sydvestkysten i moderat afstand nord eller syd for havnen. Skønt tre eller fire floder falder ud mellem de yderste mulige landkendingspunkter, er indsejlingen til Churchill så karakteristisk og beskrivelsen, udtrykkeligt beregnet til at vise senere søfarende den havn, hvor Enhjørningen stod, så klar og nøjagtig, at få dages søgen måtte føre dertil. Ingen med Munks bog ville afstå fra at finde skibet, fordi breddetallet manglede. Så meget mindre, da kortet med stedernes indbyrdes placering indirekte giver den oplysning, teksten ikke udtrykker. Vi finder det derfor usandsynligt, at Christian IV, selv praktisk sømand, beordrede bredden skjult. Desuden kunne næppe nogen i 1624, da bogen udkom, vente skibet i en stand, som gjorde det værd at hente hjem. Derfor mener vi, at udeladelsen er rent tilfældig.

NOTE 1: Se hans udgave af Munks Navigatio, s. xxvi–xxvii.

Side 109 (PDF-side 244)

[Henvisning til rejseberetningens s. 24, fortsat.]

Så vidt vides var Munk den første europæer i Port Churchill. Button må have passeret i 1612 fra Hope's Check til Port Nelson og igen i 1613 på tilbagevejen. Men vi har ingen udførlig beretning om den første og slet ingen om den anden sejlads og ved derfor ikke, om han undersøgte eller bemærkede stedet. Kysten er lav, og floden drejer skarpt før udløbet gennem en munding på højst 1.100 yards. For en forbisejlende ville det derfor blot se ud som en vig, ikke en flod, og ikke tiltrække Button, der søgte en passage til Stillehavet. Vi er derfor fuldt berettigede til at tilskrive Munk opdagelsen. Ved streng prioritet for offentliggjorte geografiske navne burde havnen bære hans navn eller hedde Port Munk.

Da europæere halvtreds eller tres år senere begyndte at besøge landet, erkendtes havnens handelsværdi. Derfor har vi nu kort og udførlige oplysninger, som gør det let at følge hans bevægelser. Et stort, godt kort findes i J. Robsons bog om Hudsonbugten.[1] Det nyeste, dog i høj grad bygget på Robson, ledsager C. N. Bells Our Northern Waters, Winnipeg, 1884, og er gengivet her. Af disse og andre kilder uddrager vi følgende: Churchillhavn ligger lige inden for Churchillflodens munding. Floden er omtrent så stor som Rhinen og løber meget hurtigt ned til omtrent syv en halv miles fra havet, hvor lejet pludselig udvides til en lagune på omtrent fem miles i længden og fire på det bredeste ved højvande. Ved lavvande løber floden mellem stenede flader på

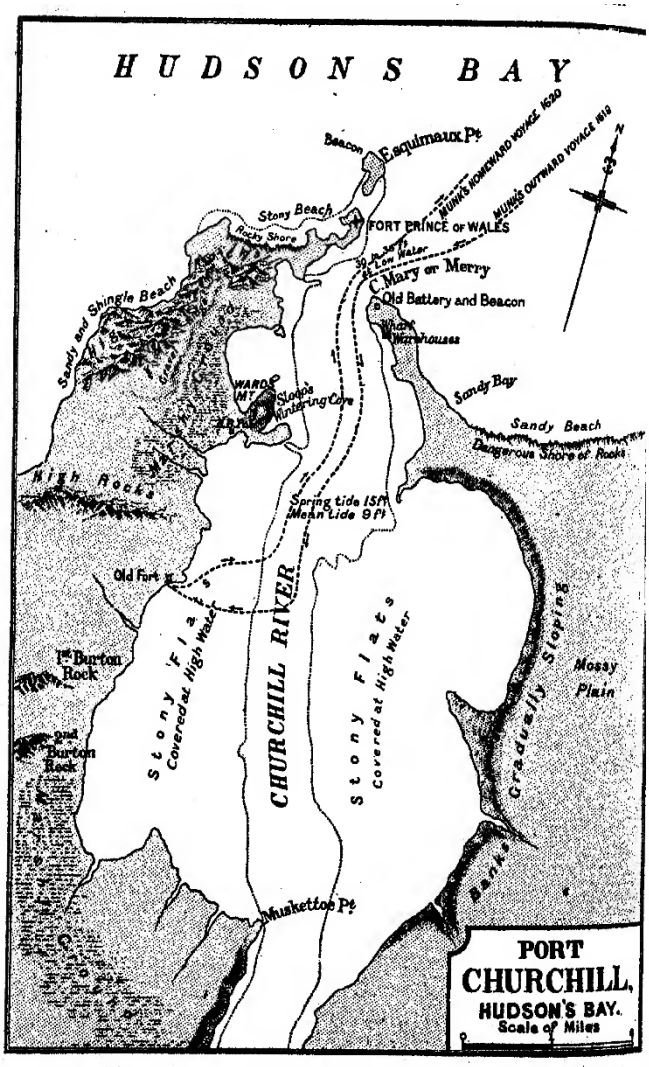
begge sider. Ved lagunens nedre ende snævres den igen ind, og udløbet ligger mellem to klippekamme, omtrent tyve fod over havet.

NOTE 1: J. Robson, An Account of Six Years' Residence in the Hudson's Bay, London, 1752.

Side 110 (PDF-side 245)
Den østlige kam bøjer noget indad mod nordvest,

[Originalen har her kortet »Port Churchill, Hudson's Bay«, med en målestok i miles og angivelse af ruter, vanddybder og landmærker..]

mens den vestlige rager næsten en mile længere ud i havet og samtidig bøjer mod nordøst, hvorved den



west; whilst the western ledge projects nearly a mile further into the sea, and at the same time bends towards the north-east, thus

Side 111 (PDF-side 246)

[Henvisning til rejseberetningens s. 24, fortsat.]

tvinger floden, som hidtil løber næsten ret nordpå, til et tydeligt sving mod nordøst ved havet. Havnen ligger lige inden for det østlige næs. Da det vestlige ved form og længde skærmer mod vestlige og nordlige storme, er den særlig sikker. Vi genkender let det lange næs, hvor Munk rejste båker, og som skulle holdes til styrbord ved sydvestlig indsejling. Åbningen er kun to tredjedele mile eller mindre, men dybden betydelig, syv til otte favne som angivet. Den undersøiske klippe er ikke på kortet, men velkendt og af nogle kaldt St. Mary's Rock, af andre Cap Merry's Rock. Som Munk siger, undgås den let. Sammenlignes havnekortet med træsnittets fugleperspektiv over for s. 23, genfindes både stedets hovedtræk og den omliggende kyst utvetydigt, om end groft tegnet.

Den 7. september fik Munk fregatten sikkert ind. Først samlede han den medbragte, adskilte båd, en forholdsregel kendt fra mange polarrejser. Måske viser det, at han under alle omstændigheder ville blive nogen tid. Om natten tændtes bål, så jagten ikke sejlede forbi uden at finde ham. Den kom nordfra den 9. Dernæst tænkte han på besætningens helbred. Mange var blevet syge af overanstrengelse i dårligt vejr. At skørbug allerede var til stede, synes dog antydet af, at de kom sig efter at være sendt i land og have fået friske bær. Bærarterne er almindelige i både Danmark og Norge med samme navne, men han kalder navnene norske, uden tvivl fordi hans bærsamlerår blev tilbragt i Norge. Endnu en velkommen afveksling fra

Side 112 (PDF-side 247)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 24 og 25.]

skibets saltkost gav hvidhvalen eller belugaen, som er så talrig i Hudsonbugten og flodmundingerne, at den er genstand for et værdifuldt fiskeri.[1] Resterne af en tiltrak isbjørnen, som Munk skød og på besætningens ønske lod spise. Sandsynligvis havde ingen smagt isbjørn før, skønt dele af brunbjørnen spises i Nordeuropa. Eskimoerne, i hvert fald i Grønland, regner isbjørn for en stor lækkerbisken.

Munk siger ikke, om de ved ankomsten mente at have nået »stedet, de søgte« forgæves i Ungavabugten. Sandsynligvis ville han blot lade folkene hvile, undersøge egnen og derefter fortsætte; de måtte naturligt vente åbent hav endnu nogen tid. Men som Button, der allerede tre uger tidligere på året var gået ind i Nelsonfloden til reparation, blev de indhentet af vinteren. Vejret forværredes så hurtigt, at vinterkvarter måtte overvejes inden for en uge. Derfor blev to både sendt henholdsvis nord- og sydpå for at søge bedre kvarter inden for tredive eller fyrre engelske miles. Munk siger vest og øst, fordi kysten ved flodens udløb faktisk går sådan et kort stykke. De to danske styrmænd Brock og Petersen meldte ved hjemkomsten, at de ingen ordentlig havn havde fundet. Det var ikke mærkeligt, for Munk havde været heldig at

NOTE 1: Belugaen, Delphinapterus leucas, går regelmæssigt ind med tidevandet og giver Hudson's Bay Company en god indtægt. Før skød man dem med rifler; nu fanges de i fældenet. Amerikanske hvalfangere tager også mange i bugten.

Side 113 (PDF-side 248)

[Henvisning til rejseberetningens s. 25, fortsat.]

ramme kystens langt bedste havn, tilsyneladende tilfældigt. Han ventede faktisk ikke på Brock, som var borte ti dage, men besluttede allerede den 18. september at blive. Derefter fulgte travlhed med sikring og vinterindretning. De besluttede at føre skibet bag et næs til værn mod drivis. Skibene lå da sandsynligvis i den egentlige Churchillhavn, flodens dybe bassin lige inden for Kap Merry, hvor kompagniets kaj og pakhuse nu ligger.[1] Ellers sikkert, men for udsat for drivisen, som flodstrøm og tidevand allerede førte kraftigt op og ned. Ved mundingen anslås strømmen ved halvt tidevand til seks knob. Den 19. sejlede de derfor opad efter et bedre sted, men nåede snart grænsen. Munk angiver ikke afstanden her, men siger andetsteds, at Enhjørningen blev efterladt omtrent en dansk mil, fire en halv engelske miles, oppe. Dertil nåede de sandsynligvis under sejl. Næste morgen havde isen skåret omtrent halvanden tomme ind i siderne, hvilket viste behovet for hurtig flytning. De må have ligget i det permanente flodleje halvanden mile oppe i lagunen. Eneste mulighed var at flyde dem mod kysten ved flod over en af fladerne mellem høj- og lavvandsmærket. Munk valgte vestkysten, uden tvivl dels fordi fladen var langt smallere, dels fordi der over for ankerpladsen

NOTE 1: Ifølge løjtnant A. R. Gordon, Report of the Hudson's Bay Expedition of 1886, s. 8–9, er bassinet 1.500 yards nord–syd og omtrent tusind øst–vest med over fire favnes dybde ved lavvande.

Side 114 (PDF-side 249)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 25–27.]

netop er den ønskede form: kysten viger lidt vestpå bag et lavt næs. Hertil blev skibene ført, dog ikke uden fare og besvær.[1] Fladen var ikke blot som beskrevet af alle fuld af store sten, men også bred, efter kortet omtrent en mile. Det passer godt med »næsten ni hundrede favne«. Stedet ligger omtrent fire miles i luftlinje fra mundingen, også i fuld overensstemmelse med Munk. At det virkelig var vinterpladsen, bevises af fundet af en af hans kanoner her; vigen blev derfor kaldt Munk's Cove. Sir J. Richardson nævner fundet uden kildeangivelse og siger,[2] at det skete, da Hudson's Bay Company anlagde sit fort ved floden. Det oprindelige fort blev opført i 1688 og genopbygget i 1718 eller ifølge nogle 1721. Det lå på mundingsområdets vestbred ved kortets »Old Fort«, som det kaldtes efter opførelsen af Prince of Wales's Fort ved havneindsejlingen i 1733.

Her virkede strømmen kun ved højvande, så drivisfaren var langt mindre end i det permanente leje. Desuden kunne folkene let komme i land. Jagten blev halet op ved højt tidevand, og fregatten fortøjet og beskyttet på måder, som stærkt minder om Buttons sikring ved Nelsonfloden vinteren 1612–13.[3] Noget gods kom i land, og hytter eller småhuse synes bygget til det. Munk

NOTE 1: Havnekortet viser den sandsynlige vej til vinterpladsen. Linjen for jagtens udrejse i 1620 er derimod rent formodet.

NOTE 2: Sir J. Richardson, The Arctic Regions, Edinburgh, 1861, s. 107.

NOTE 3: Luke Foxes North-West Fox, 1635, s. 118; desuden Miller Christys Voyages of Foxe and James, s. 187.

Side 115 (PDF-side 250)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 27 og 28.]

nævner det ikke, men to ses på træsnittet, og rester skal have fandtes for kun lidt over et århundrede siden.[1]

Derefter sørgede Munk for besætningens bekvemmelighed. To ting bør bemærkes. Han uddelte vintertøj, men intet siges om pelsværk, som i klimaet er uundværligt. At han senere indså manglen som alvorlig, viser hans fremtrædende krav om pelsforede klæder til den anden rejse. Desuden skaffede han størst mulig bevægelsesplads om bord, vigtigt for helbredet. Utvivlsomt for at holde folkene mest muligt ude af kahytten lod han også tre store ildsteder lave på dækket. Et var på styrepligten, agterdækket, især beregnet til rorbetjening. Det svarer efter vor mening til det gamle engelske »steerage«, som vi derfor bruger i oversættelsen, skønt ordet nu kun lever videre i »steerage passenger«. Samtidig arbejdede folkene meget på land med brænde, føde og andet.

Munk begyndte straks at udforske landet, især for at få kontakt med indbyggerne. Det lykkedes ikke, skønt han fandt spor overalt, og han sluttede, at de kun kom om sommeren. Først forsøgte han den 7. oktober at sejle op ad den unavngivne flod, men den var usejlbar få engelske miles fra lejet. Det stemmer med senere forfattere: De nederste strømfald ligger lige over tidevandsgrænsen, lidt oven for lagunen, omtrent otte miles fra havet.[2] Hans Djævlehug kan meget vel være Musketo

NOTE 1: Se nedenfor, s. 135.

NOTE 2: Chas. N. Bell, Our Northern Waters, s. 45.

Side 116 (PDF-side 251)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 28–30.]

Point, hvor højderyggen langs floddalens vestside ender, og floden udvider sig som beskrevet.

En tid var folkene optaget af at sikre skibet mod drivisen, som flere gange flyttede det og rev isværn bort. Efter den 22. oktober, da isen lå fast ved kysten, kom ingen flere problemer derfra, og de kunne beskæftige sig anderledes. Så længe vejret tillod det, var de meget på land, åbenbart tilskyndet af Munk af hensyn til helbredet. At de mest arbejdede i skoven med brænde og jagt, begge dele vist på træsnittet over for s. 23, ville forekomme en nutidig besøgende utroligt i den nu næsten træløse egn. Men alle beretninger viser, at landet i det syttende og endnu midt i det attende århundrede var skovklædt. Skoven er siden ødelagt. Det var så velkendt, at en forfatter[1] ved sidstnævnte tid brugte det imod La Peyrères 63°20′ og til støtte for Port Churchill, da skov ikke ville findes så langt nordpå. Fyrretræer udgjorde uden tvivl hovedvæksten, men også popler, pile og ene nævnes.[2] Jagten gjaldt dels føde, dels skind, uden tvivl til salg hjemme. Der var mange nordmænd blandt folkene, og Munk nævner især en metode,

NOTE 1: An Account of a Voyage to Hudson's Bay … by the Clerk of the California, London, 1748, s. 105.NOTE 2: E. Umfreville, The Present State of Hudson's Bay, London, 1790, s. 24. Han siger, at skoven da var ryddet flere miles fra fortet, og de tilbageværende træer var små. Dr. Robert Bells kort over skovtræernes nordgrænse i Canada, Report of Canadian Geological Survey, 1881, viser hvidgran, Abies alba, sortgran, Abies nigra, amerikansk lærk, Larix americana, og balsampoppel, Populus balsamifera, alle med nordgrænse i Port Churchills umiddelbare nærhed.

Side 117 (PDF-side 252)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 30–33.]

som bruges i Norge: at ligge for glug. Det betyder at ligge på lur bag et vindue eller en lignende åbning, kaldet glug i både Danmark og Norge, for at skyde dyr lokket med madding eller holde øje med fælder. Hertil bygges småhytter på egnede steder. Fødevildtet var mest ryper og harer. Rypen, samme art som Europas almindelige, er stadig meget talrig, og kompagniets folk nedlægger hvert år mange. De tidlige englændere Hudson, Button, Fox og James kaldte den hvid agerhøne. Munk og nordmændene genkendte naturligvis hjemmets rype og brugte det rette navn.

Med strengere vinter kom megen sne, som ofte gjorde færdsel umulig. Munks andet forsøg på at trænge ind i landet blev standset af snestorm. Desværre havde de ingen ski og kendte heller ikke brugen, som kræver særlig oplæring. Dette var en mangel, han ville undgå ved den planlagte rejse i 1621.

Han undrer sig ofte over den stærke frost. Den 3. december fandt han isen i flodens faste leje omtrent tre fod og syv engelske tommer tyk, hvilket den forblev til længe efter jul. I stille vand var den tykkere. Intet i hans tekst svarer dog til La Peyrères udsagn om 300 til 360 fod.[1] Vinteren 1619–20 synes hverken usædvanligt tidlig eller streng. Is ved kysten den 22. oktober og over hele mundingsområdet den 30. stemmer, når man husker den gamle tidsregning, med senere erfaring om tilfrysning først i november.[2] Den 21.

NOTE 1: Relation du Groenland, s. 256. Gentaget af Forster, Geschichte osv., s. 538, engelsk oversættelse s. 470.NOTE 2: C. N. Bell, Our Northern Waters, s. 46.

Side 118 (PDF-side 253)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 33 og 34.]

november var havet endnu åbent udenfor. Den 6. februar så de intet åbent vand, sandsynligvis fordi tåge skjulte havet, da kystens isbælte aldrig er særlig bredt.[1]

Munks forklaring på isbjergenes dannelse indeholder, som kyndige læsere vil have set, alle spirerne til den rigtige og viser en skarpsindig iagttager, der foregriber langt nyere videnskab. Havde han sagt, at sneen på vej ned ad bjergsiderne blev fast is før og ikke efter mødet med vandet, ville beskrivelsen næsten være fejlfri.[2] Skønt han omtaler isbjerge sammen med isen ved Churchill, så han dem bestemt ikke der, da de ikke forekommer i denne del af bugten. Erfaringen stammede fra Davis- og Hudsonstræderne, hvor han mødte mange.

Også andre fænomener fangede ham. Den 23. november syntes der at være tre sole, ikke usædvanligt i disse tågede egne. Håndskriftet har en meget grov antydning af, hvordan de delvis dækkede hinanden, men ingen egentlig tegning, og trykket intet billede. Noget lignende noterede han den 20. januar 1620.
Et fænomen af samme art synes iagttaget ved månen den 10. december samtidig med en formørkelse. Han har dog tilsyneladende blandet fænomenerne sammen, og beskrivelsen er utilfredsstillende. Han ved godt, at tiderne for formørkelsens begyndelse og afslutning kan bruges til at bestemme

NOTE 1: C. N. Bell, Our Northern Waters, s. 20 og 25.
NOTE 2: Luke Fox dannede ti år senere i Hudsonstrædet en lignende teori, som er mindre rigtig, men interessant. Se Christy, Voyages of Foxe and James, s. 288 og 293.

Side 119 (PDF-side 254)
[Henvisning til rejseberetningens s. 34, fortsat.]
stedets længde, men angivelserne er tydeligt forkerte. Forholdene kan have været ugunstige, men han lærte sandsynligvis først efter hjemkomsten denne anvendelse. På rejsen havde han ingen midler til længdebestemmelse og vidste nok slet ikke hvordan. Også her er en forskel på håndskrift og tryk. Fænomenet beskrives ens, men efter afslutningen klokken ti står i håndskriftet »Se figuren herefter«. Efter figuren følger henvisningen til efemeriderne ligesom i trykket, men afslutningen lyder: »Da jeg ikke er latinsk lærd, kan jeg ikke så godt vælge ordene, som jeg burde; men jeg håber, at den velvillige læser med forstand vil tage alt i bedste mening.« Figuren fylder næsten en side og består af to koncentriske cirkler delt i kvarterer af en vandret og lodret diameter som et kors samt en ekstra tværlinje ovenfor. Det er uden tvivl en mangelfuld kopi af tegningen af netop denne formørkelse i Origanus' nævnte efemerider.[1] De rette linjer har betydning for værkets fremstillingsmåde og intet med et synligt kors i månen at gøre. Munk synes at have anset korset som en del af formørkelsen. Sandheden er nok, at tåget vejr gav noget i retning af en månegård, og at han uden at vide, hvad han skulle iagttage, tog tilfældige noter, som han senere misforstod ligesom figuren. Med ringe latin og uden astronom eller kyndig matematiker kunne han ikke løse opgaven og overlod den til den velvillige læser med sin manglende lærdom som undskyldning.
Da andre oplysninger sikkert viser vinteropholdet ved Churchillflodens munding, hvis længde

NOTE 1: Ephemerides novæ, 1599, fol. ccc. 3b, eller Annorum priorum 30 Ephemerides … 1609, fol. AAAA 1.

Side 120 (PDF-side 255)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 34 og 35.]
for længst er bestemt, har spørgsmålet om beregning fra Munks formørkelsesdata nu ingen praktisk interesse. Anderledes dengang, da vestkysten netop var opdaget, og ingen bedre oplysninger fandtes. Det var derfor naturligt, at La Peyrère forsøgte det i Relation du Groenland. Men som vi skal se ved

kortet, gjorde han det vilkårligt, så resultatet ville være værdiløst, selv hvis det tilfældigvis var rigtigt, hvilket det ikke var. Ravn[1] har af nysgerrighed forsøgt beregningen og fået alt for vestlige længder, hvilket viser forkert observation eller optegnelse.
Således begyndte den lange arktiske vinter uden større uheld, end at man mortensaften måtte nøjes med ryper frem for gås. Stegt gås hører fast til denne dag i Danmark, tilsyneladende alene fordi gæssene da er fede af spildkorn i stubmarkerne, Chaucers »stubgæs«, som i England hører til mikkelsdag. Det synes at være gået nogenlunde til jul, fejret både med passende højtid og munterhed, måske lidt for meget af den sidste. Festen begyndte efter dansk skik juleaften. »Prædiken« og »messe« betyder ikke, at de var katolikker. Efter reformationen betyder dansk »messe« blot morgengudstjeneste: den almindelige søndags- og festgudstjeneste højmesse, den tidlige fromesse, med eller uden nadver. Her var der uden tvivl nadver og naturligt også juleoffer til præsten, som gejstlige kaldes i Danmark. Da de religiøse pligter

NOTE 1: Udsigt osv., Dansk Maanedsskrift, 1860, s. 92.

Side 121 (PDF-side 256)
[Henvisning til rejseberetningens s. 36–39.]
var opfyldt, fulgte julemåltid og fornøjelser. Således tilbragte de dagene »med den munterhed, der blev skaffet«, som trykket siger mere lystigt end håndskriftets »og så tilbragte vi helligdagene efter vor daværende fattige evne«.
Men 1620 var knap begyndt, før sygdommen antog alarmerende omfang. Nogle havde skrantet længe, og et par dødsfald nævnes i 1619, men efter nytår voksede sygelisten hurtigt. Det samme fortælles om Buttons folk, sandsynligvis af samme grund: Den langvarige strenge kulde hindrede tilstrækkelig udendørs bevægelse, mens is og dyb sne mindskede forsyningen med fersk kød og planter. Symptomerne viser skørbug, og Munk bruger navnet, men synes især at mene tandkødets angreb, mens mavesygdommen kaldes en slags blodgang. Han havde nok ikke set eller hørt om så akut et forløb, da han kalder sygdommen sjælden og usædvanlig, især under 28. maj, s. 47. Håndskriftets afsnit er dog langt kortere og fremhæver kun lemmernes sammentrækning. Skørbug var velkendt, ligesom betydningen af fersk kød og planteføde. Cochlearia officinalis hed allerede skørbugsurt. Munk kendte dog tilsyneladende ikke alkoholens ødelæggende indflydelse på syge eller begyndende angrebne. Skandinaver var førhen stærke drikkere; kun islændere overgik nordmænd. Intet virkede mere naturligt for almindelige folk end rigelig vin og brændevin mod svaghed. Dette forværrede uden tvivl ondet betydeligt, men manglen på pelsværk, som holdt mændene i det indelukkede skib, bidrog nok lige så meget. Man kan i hvert fald ikke retfærdigt dadle Munks gavmildhed med alkohol, for

Side 122 (PDF-side 257)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 36–42.]
intet viser andet, end at han handlede uvidende om skadevirkningerne.

Naturligvis havde han under krisen kun lidt tid eller lyst til observationer udenfor. Der findes kun tre bemærkninger herom i 1620. Én gælder en bisol den 24. januar. En anden misvisningen ved Port Churchill, men angivelserne stemmer ikke. Han siger, at solen ved forårsjævndøgn den 11. marts efter gammel stil, som alle hans datoer, stod op i østsydøst og gik ned i vestnordvest. Solnedgangen var klokken syv, men »egentlig ikke mere end seks på grund af misvisningen«. Dette passer ikke sammen. Kompasretningerne forudsætter to stregers misvisning. Men regnes klokkeslættet efter solens position med middag ved kompassets sydpunkt, giver to streger kun tre kvarters fejl. Gik solen ned i vestnordvest efter kompasset, var misvisningen 22½° vest og den tilsyneladende tid 6 timer 45 minutter. Klokken syv kræver 30° og op- og nedgang nærmere sydøst til øst og nordvest til vest.
Den tredje bemærkning gælder trækdyrenes tilbagekomst. Under 22. maj, s. 47, opregnes fuglene; håndskriftet tilføjer, at der hverken var alke, lunder eller firfodede dyr.
Den lange, sørgelige fortælling om sygdom, dødsfald og vanskelige begravelser kræver få kommentarer. I modsætning til den dygtige kirurg, der holdt James' syge i stand til bevægelse og arbejde vinteren 1631–32, kunne Enhjørningens kirurg intet gøre. Der var urter, væsker, medicin og andet, men han vidste ikke det mindste om brugen. Læger havde udvalgt midlerne, men det hørte ikke til deres pligt at vejlede i brugen,

Side 123 (PDF-side 258)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 41–46.]
ja det ville stride mod deres fags etikette. Munks klage over manglende brugsanvisninger til flasker og pakker var derfor rimelig efter sund fornuft, men andet kunne faktisk ikke ventes under forholdene.
Først ville han ære de døde med ordentlig begravelse, men det blev stadig vanskeligere. Da de to små falkonetter, der ikke var stuvet med de store kanoner, gik i stykker ved Hans Brocks æressalut, kunne løjtnanten heller ikke få en passende salut, selv hvis ikke arkelimesteren, ordret krudtmagasinets mester, og hans hjælper allerede var døde. Til sidst måtte ligene uden højtid trækkes til graven på brændeslæden, indtil heller ikke det kunne ske, og begravelser ophørte.
I håndskriftet anføres ved hver optegnelse det samlede dødstal, udeladt i trykket. Under 20. februar står »21 lig«, under den 25. »22 lig« og så videre til »61 døde« under 4. juni. Ved marts' slutning var halvdelen døde og næsten alle andre så syge, at Munk måtte gøre næsten alt selv. Han var læge, sygeplejer, kok og præst; langfredagsprædikenen, som kun fire andre kunne sidde op til, læste han uden tvivl selv. Der er næsten dyster humor i påskedagens notat, da allerede 47 var døde, om at give den netop afdøde skippers embede til en anden syg mand, så han kunne hjælpe efter evne. Munk selv var da syg, sandsynligvis meningen med hans »elendig«. Han synes ikke at have prøvet medicinen, men brugte urterne til bade. Det gjorde dem godt, ligesom James' syge ifølge hans beskrivelse ved morgenbade blev i stand til at arbejde dagen igennem.

Side 124 (PDF-side 259)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 47–50.]
Hvor elendige forholdene end længe havde været, nåede rædslen sit højdepunkt, da Munk til sidst selv blev slået ned, og ingen kunne pleje syge eller fjerne lig. Ingen synes jordet efter 12. maj. Derefter blev lig kastet over bord eller slæbt på dækket. Under 28. maj og følgende dage siger han, at tre lå på styrepladsen, hvoriblandt han åbenbart fejlagtigt nævner kokkens medhjælper, og kun syv levede, ventende på tø og isens forsvinden og, tilføjer håndskriftet, at det grønne skulle spire. Heri regnes de to i land, måske inden for råbeafstand. Pinsedag var kun sejlmageren tilbage foruden Munk og de to i land, åbenbart døende. Trykket siger, at han døde efter Munks ilandgang. Håndskriftet har ikke dette sted, men navnet Martin står, formodentlig som død, lige under »61 døde« den 4. juni.
Hvilket håb Munk kunne have om, at hans sidste farvel ville nå Danmark, er svært at forestille sig. Det må være skrevet i den nu tabte logbog eller daglige notesbog. Ordene om gavn for familien er naturligvis en bøn om pension. Hans egen fortælling forklarer tilstrækkeligt den sidste desperate flugt fra skibet, nu nærmest et lighus, og bedringen, der gjorde hjemrejsen mulig med de to andre.
Før afrejsen borede han »to eller tre huller … for at vandet kunne blive stående ved halv ebbe, og skibet stå fast trods isen«. Dette er uklart. Ville han bevare vandet i skibet, ville hullerne modarbejde formålet. Meningen synes, at han ønskede

Side 125 (PDF-side 260)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 50 og 51.]
lasten delvis vandfyldt til stabilisering i det anlagte vinterleje. Vandet skulle strømme ind ved flod gennem huller så højt oppe, at indholdet ved halvt tidevand blev stående. Isværnene var sandsynligvis stadig gode, og han mente, at skibet derved kunne modstå næste vinters is.
Til sidst kalder han havnen Jens Munckes Bay efter sig selv. Det er bemærkelsesværdigt, da navnet er engelsk. »Bay« er ikke dansk og har aldrig været almindelig fællesbetegnelse, skønt »Bayen« engang og måske endnu bruges om Biscayabugten, uden tvivl lånt fra engelsk. Måske foreslog Gordon eller Watson navnet, eventuelt i den mulige rapport, se s. 89. Også sproget i Navigatio, især håndskriftet, er fuldt af, hvad en læser af kun moderne litterært dansk ville kalde anglicismer. De fleste forklares ved, at jysk dengang endnu dominerede i Danmark. Denne dialekt har stadig utallige ligheder med engelsk, som ikke findes i litteratursproget. Men enkelte udtryk kan ikke forklares sådan og frister til at antage påvirkning fra lodserne, såsom håndskriftets »fadums« for favne, dengang »Faufne«, og »finding« og »entring« under 9., 11. og 12. juli, former aldrig brugt på dansk.

Hjemrejsen

Om resten må først bemærkes, at Universitetsbibliotekets håndskrift slutter med ordene »hvilken is der end

Side 126 (PDF-side 261)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 51 og 52.]

kom«. Der er dog ingen grund til at tro, at Munk ikke selv skrev hjemrejsen. Den er mest mager og ligner næsten en afskrift af hans noter, men det er naturligt. Hvad andet end korte oplysninger om vind og vejr kunne han optegne fra Churchill til Norge uden landgang? Hvor der er den mindste anledning, er han lige så udførlig som ellers.
Han giver ingen enkeltheder om udsejlingen,[1] vind eller første kurs. For at undgå tidlig vinter ville han naturligt sejle så direkte som muligt, og vi kan sikkert antage nærmest nordøst. Udeladelsen betyder dog lidt, da han allerede første aften sad i det som sædvanligt brede, farlige isbælte nær kysten. Tre dage senere ved hundens forsvinden, sandsynligvis skibshunden fra udrejsen, anslår han fyrre danske mil fra land. Dette må være en fejl, for så var de omtrent en tredjedel over bugten, mens de stadig kæmpede nær vestkysten. Uden håndskrift kan meningen ikke engang gættes. At de næsten stod stille, i hvert fald i forhold til isen, ses af, at hunden kunne høres i to dage.
Efter otte dage slap de ud, men på indersiden og stadig som fanger. At fremdriften var lille, ses af gensynet med Enhjørningens båd, som først blev slæbt med, men opgivet ved indfrysningen ti dage før. Han siger ikke, om han tog den igen. Gjorde han det, gik den nok atter tabt under en hjemrejsestorm,

NOTE 1: Se ovenfor, s. 114, note.

Side 127 (PDF-side 262)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 52 og 53.]
for i Norge havde han ingen. Efter forgæves forsøg østpå vendte han nordvest mellem is og land. Det var klogt. Sydlige Hudsonbugt har tilsyneladende stadig is, når norddelen er fri. Skibe til York Factory må derfor undgå midterisen ved at styre mod Kap Churchill til tres leagues fra land og først da direkte mod Nelsonfloden.[1]
Nogle dage gik kursen nordvest og derefter tilsyneladende nord. Under 4. august er »vestvart op« tvetydigt. Da han ikke kan have sejlet vestpå, må »vestvart« gælde landets beliggenhed vest for ham og »op« betyde nordpå. Han siger ikke, hvor langt han måtte følge kysten, kun at han til sidst blev trængt ind på tolv favne. Straks fri valgte han østnordøst, hvilket viser, at han mente sig betydeligt nord for Churchill. Sandsynligvis kom han fri ved Kap Esquimaux på 61°10′.
Kolde Hug på bugtens nordkyst er ikke navngivet på kortet, men uden tvivl landspidsen ind i Novum Mare. Den har samme bredde som Haresund, passende med tekstens henholdsvis 62°30′ og 62°20′. Det er dog muligt, at korttegneren fejlagtigt har sat navnet, ændret til Koldenæs, ved et lignende punkt i Hudsonstrædet på omtrent samme bredde. Kolde Hug

NOTE 1: E. Chappell, Narrative of a Voyage to Hudson's Bay, s. 173.

Side 128 (PDF-side 263)
[Henvisning til rejseberetningens s. 53, fortsat.]

kan næppe være andet end Cary's Swan's Nest på Coats Islands sydkyst, navngivet af Button, hvilket Munk naturligvis ikke kunne vide. Hans bredde er omtrent tyve minutter for høj, men ellers passer beskrivelsen fuldt. Han kunne ikke vide, at det var en ø, og antog naturligt nordligt fastland, som han tegner det.
Efter Kolde Hug synes han at have fulgt Coats' sydkyst noget, men trukket bort mod østnordøst til nord for Mansfield, hans Digges Eyland. Uden isen var han nok sejlet direkte til strædet. Nu måtte han krydse foran uigennemtrængelige ismasser.
Oplysningerne er her lidt gådefulde. Om morgenen 13. august var han ved nordøstenden, siger han, og straks efter sættes østenden på 63°. På kortet ses, at en østnordøstlig tilnærmelse fra omtrent 62°20′ normalt ikke først viser nordøsthjørnet. Øen har heller ingen egentlig østende og når højst 62°35′. Sandsynligvis så han i morgenmørket, måske tåge, først den lave ø, da han var ved nordøsthjørnet. »Østenden« er nok en skrivefejl for nordøstenden. Breddefejlen er omtrent som ved Kolde Hug og nok af samme grund. Observation fra jagtens dæk kunne vanskeligt blive nøjagtig. Det bør dog nævnes, at kortet sætter Mansfields nordende omtrent ved Kolde Hug på 62°30′, næsten rigtigt for Mansfield.
Munk siger, at han i »en nat og en dag«, rigtigere »en dag og en nat«, måtte

Side 129 (PDF-side 264)
[Henvisninger til rejseberetningens s. 53 og 54.]
krydse uden at komme gennem isen. Retningen nævnes ikke, men omtalen af Mansfields sydlige udseende tyder på, at han søgte et betydeligt stykke sydpå langs østsiden. Det bekræftes af, at han den 14. morgen var omgivet af is med land tæt på begge sider. Det kan her kun være bugten mellem Diggesøerne og fastlandet nær løbets sydlige åbning. Om han søgte løbet med vilje eller tilfældigt kom dertil, er usikkert. Han siger, at han tog storsejlet ned og halede sig igennem, hvor isen var tyndest, sandsynligvis mindst pakket. Det skete uden tvivl ved at kaste drægen på store isstykker og hale sig frem. Han siger ikke direkte, at han passerede sundet sådan. Men da han senere havde Søstrene, Diggesøerne, til bagbord, hvilket kun er muligt gennem sundet, udelukker sammenhængen tvivl. Det svækkes ikke af, at han efter frigørelsen så to høje øer til styrbord og samtidig sydvest, nemlig Søstrene. Sandsynligvis skjulte tåge dem under passagen og lettede først, da han var i klart vand nordvest for dem og naturligt drejede østpå. Da havde han dem både til styrbord og sydvest. Det pludselige syn ville ellers være uforklarligt. Ordene kunne umiddelbart betyde, at »de høje øer« til

Side 130 (PDF-side 265)
[Henvisning til rejseberetningens s. 54, fortsat.]
styrbord også omfattede Iisver. Men første omtale sætter disse mindst ti danske mil øst for Søstrene, så den læsning er udelukket. Han kunne ikke samtidig se begge grupper sydvestpå. »Nogle høje øer« må kun være de efterfølgende »to øer«. Tvetydigheden skyldes »de andre øer« om Iisver, naturligt forklaret ved, at han huskede at have nævnt dem sammen på udrejsen.

Sikker på positionen satte han østsydøst gennem Hudsonstrædet. Bemærkelsesværdigt nævner han igen hverken Nottingham eller Salisbury. Måske skjulte tåge dem på hjemvejen. Var udrejsenoterne som foreslået uklare, og så han dem ikke igen, kunne han finde tavshed klogest. Han siger ikke, om østsydøst var kompas- eller retvisende kurs; sandsynligvis det sidste, da han først to dage senere efter Iisver til styrbord nærmede sig nordkysten. Her ændrede han til øst til syd, udtrykkeligt retvisende sydøst til øst. Det var på høje tid at komme bort, som han uden tvivl vidste. Den 15. august nævner han megen sne, gæs sydpå og en del spredt is. Det hed kun »Lof an« og »hold Drægen«, kommandoer vi har oversat efter meningen. De gælder uden tvivl fremgangsmåden beskrevet af Jérémie:[1] »Man haler sig frem, det vil sige fastgør

NOTE 1: Bernards Recueil de Voyages au Nord, bind VI, Amsterdam, 1720, s. 4; anden udgave bind V, 1724, s. 397; tredje udgave bind III, 1732, s. 306.

Side 131 (PDF-side 266)

[Henvisninger til rejseberetningens s. 54–58.]

skibene mod isen som mod en mur. Når de meget stærke vinde og strømme åbner isen, sætter man sejl, hvis vinden er gunstig, og skaffer passage med lange jernbeslåede stænger.« Chappell beskriver også denne drægsejlads og siger,[1] at det vigtigste er at komme i læ af de store flager til glat vand; derfor må man naturligvis luve.

Fjerde dag efter Diggesøerne passerede Munk Munkenæs og føjede oplysninger om kystretningen på begge sider til, som viser Resolution Islands sydspids. Overfarten tog 33 dage mod tyve fra Norge til Kap Farvel på udrejsen. Hjemover led de under stærke storme, for få til at bruge sejlene fordelagtigt, især med uophørlig pumpning. De korte daglige notater kræver ingen særlig kommentar.

Først den 21. september 1620 skød jagten i »flyvende storm«, som man siger på dansk, indenskærs, inden for det klippeøsbælte, der omgiver næsten hele Norges kyst, skærgården, hvor de var sikre for Atlanterhavet. De kendte ikke stedet, men Munk angiver efter senere oplysning en af de yderste øer, Allen, normalt Alden, i gruppen Bøland uden for Dalsfjorden, uden tvivl den store fjord, han kom ind i. På sine hyppige nordnorske rejser havde han ofte passeret og kunne nok have kendt yderøerne i godt vejr, men ikke selve fjorden. Den ligger nord for den turistkendte Sognefjord og skærer ind i Sønderfjord, hos Munk »Sundfjord«. Uden båd eller brugeligt anker kunne han ikke fortøje

NOTE 1: Narrative of a Voyage to Hudson's Bay, London, 1817, s. 121.

Side 132 (PDF-side 267)

uden hjælp. Dalsfjordens ydre del er ret øde, så han ventede forgæves hele dagen. Endelig så han en mand i båd, som han på ret myndig vis fik til at føre en trosse i land og sejle ham til distriktets øverste embedsmand for at kræve den hjælp, han som udsendt i kongens ærinde havde ret til.

Efterladenskaber fra Munks ophold ved Port Churchill

Beretningen slutter med Bergen i september 1620, skønt han som nævnt først nåede København ved jul. Som supplement kan vi fortælle, hvad der vides om skibet og godset ved Churchill.
Ordene viser, at han ventede en ny ekspedition inden længe, som kunne hente Enhjørningen hjem. Det skete aldrig og ville for skibets vedkommende være nytteløst. I over halvtreds år vides ingen europæere at have besøgt stedet. Selv efter Hudson's Bay Companys grundlæggelse i 1670 og landets besættelse fik floden kun ringe opmærksomhed en tid, skønt et lille fort eller en station blev opført. Franskmændene erkendte dog hurtigt værdien. I 1690'erne fordrev de kompagniet fra de fleste stationer og beholdt dem til Utrechtfreden i 1713. De hørte fra indbyggerne om fremmede tidligere og genkendte ud fra La Peyrères velkendte fortælling de søfarende, der havde overvintret og var døde ved Manoteousibi, som Jens Munks folk. De kaldte derfor floden Rivière Danoise eller Rivière de Monc. I den tidligste geografiske beskrivelse af landet, Relation du Détroit et de la Baie de Hudson,[1] findes
NOTE 1: Bernards Recueil de Voyages au Nord, bind VI, Amsterdam, 1720, s. 3; anden udgave bind V, 1724, s. 396; tredje udgave bind III, 1732, s. 305.
Side 133 (PDF-side 268)
fortællingen om, hvad der skete efter afrejsen. Forfatteren Jérémie var med korte afbrydelser i landet fra 1694 til 1714, først løjtnant, fra 1708 guvernør, og havde derfor de bedste muligheder for pålidelige oplysninger. Han indleder: »For at begynde med oprindelsen og gøre min beretning forståelig vil jeg sige, at danskerne besejlede disse lande for halvfems til hundrede år siden.« Efter beskrivelsen af Hudsonstrædet og dets indbyggere fortsætter han:
»Nu må vi vende tilbage til vort første emne. Efter at have passeret hele det beskrevne stræde fortsatte danskerne stadig nordpå og nåede til sidst fastlandet ved en flod, som kaldes den danske flod, af de vilde Manateousibi, hvilket betyder De Fremmedes Flod. Her lagde de skibene i vinterleje og indrettede sig så godt som muligt som folk uden erfaring i landet og uden anelse om den store kulde, de skulle kæmpe mod. De led så meget, at sygdom brød ud, og alle døde om vinteren, uden at nogen indfødt vidste det.
Da foråret kom, brød isen op med sædvanlig voldsomhed og førte skibet og alt om bord bort, undtagen en støbt kanon på omtrent otte punds kuglevægt. Den blev liggende og er der endnu hel, bortset fra tappen ved bagstykket, som de vilde har slået af med sten.
Da de indfødte kom næste sommer, undrede de sig meget over så mange døde og mennesker, hvis lige de aldrig havde set. Rædsel greb dem og drev dem på flugt, da de ikke vidste, hvad de skulle tro om synet. Men da nysgerrigheden afløste frygten, vendte de tilbage, hvor de efter deres mening kunne have gjort det rigeste bytte nogensinde. Uheldigvis var der krudt, hvis egenskaber og kraft de ikke kendte. Uforsigtigt satte de ild til det, hvilket sprængte dem alle i luften og brændte huset og alt

Side 134 (PDF-side 269)

deri. De, der senere kom, fik derfor kun gavn af søm og andre jerndele, som de samlede i brandens aske.«

Jérémies flodbeskrivelse gør identifikationen med Churchill sikker. Navnet Rivière Danoise eller den danske flod holdt sig længe. Forveksling med Seal River udelukkes især ved hans særskilte beskrivelse af denne som Rivière du Loup-Marin.

Beretningen må længe have levet som indfødt tradition. Skønt Munk ikke fik kontakt, må nogle have set skibenes ankomst eller i det mindste fregatten før ødelæggelsen, ellers kunne de ikke kende søvejen. At skibet ikke drev bort, som de nok sluttede af fraværet, men blev ødelagt på stedet, ses af den store kanon, som Munk havde lagt i lasten. Han forlod Enhjørningen sikkert den 16. juli, da drivisen ikke længere truede, og omtaler ingen indfødte før afrejsen. Derfor er det måske sandsynligst, at hændelsen først skete næste forår efter anden vinters ødelæggelse. En oplysning om, at indbyggerne fik kobber fra messingkanonerne i et dansk vrag »på en kyst«, tyder dog på en anden version.[1]

Da franskmændene tog stedet i 1694, var Jérémies kanon sandsynligvis den, Richardson[2] siger blev fundet ved kompagniets etablering i 1688, og samme, som skriveren på

NOTE 1: J. Robson, Account of Six Years' Residence at Hudson's Bay, London, 1752, s. 69.NOTE 2: The Polar Regions, s. 107.

Side 135 (PDF-side 270)

California bruger som bevis for vinteropholdet. Han siger, den var mærket C4.[1]

Fundet af endnu en kanon, åbenbart en falkonet, omtales i det værdifulde håndskrift Observations on Hudson's Bay, skrevet omkring 1770 af Thomas Hutchins, kirurg og cheffaktor i kompagniets tjeneste, i hvis bibliotek det nu findes. På blad 245 står: »Munk overvintrede i Churchillfloden. Jeg har set mursten og andre spor efter huset, og to af hans kanoner er fundet, den ene i min tid ved Churchill, omtrent som en trepunder og mærket Christian IV af Danmark osv.«

Indbyggerne siges også[2] at have skaffet metal fra vraget. Det er endda hævdet, at de aldrig før havde haft noget. Det kan være sandt om jern, men ikke kobber, som findes og er bearbejdet fra umindelige tider. Desuden var kanonerne af messing, ikke kobber.

Kanonernes videre skæbne synes ukendt. Det er dog ikke helt umuligt, at endnu nogle efterladenskaber kan findes.

NOTE 1: An Account of a Voyage to Hudson's Bay … London, 1748, bind I, s. 105.NOTE 2: J. Robson, Account of Six Years' Residence at Hudson's Bay, London, 1752, s. 69.

Side 136 (PDF-side 271)

II. Bemærkninger til Munks kort og rejsens geografiske resultater

Om Munks instrukser

Efter den kritiske undersøgelse af beretningen kan vi nu overveje resultaterne for passageproblemet og den geografiske viden.

Det fører naturligt tilbage til instrukserne. Som sagt på s. xcvii kendes ingen kopi eller noget uddrag. I stedet for at bruge dokumentet til tekstforståelse må vi udlede det mulige indhold af fortællingen. Undervejs har vi fremhævet direkte og indirekte tegn på pålagt fremgangsmåde. Nu kan disse spredte bemærkninger samles og suppleres. Vi kan så meget sikrere slutte fra gerninger til ordrer, som Munk gentagne gange forsikrer at have fulgt dem så nøje som muligt.

Den direkte kurs fra Karmsund, hvor jagtens læk tvang dem ind, ville være næsten vest gennem Orkney- og Shetlandsøerne, syd om Kap Farvel, lige mod Amerika. Munk styrede derimod fra Stavangerfjorden nordvest til Shetlands nordspids, derfra vest tæt syd om Færøerne, og nåede Grønland noget nord for Kap Farvel, på håndskriftets 60°25′ eller trykkets 61°25′. Han siger ikke, om det var tilsigtet, men det synes sandsynligst. Da han gjorde sig umage for at nå Kap Farvel og starte derfra over

Side 137 (PDF-side 272)

Davisstrædet, må vi næsten antage en ordre. Det ville da være naturligt bevidst at ramme østkysten og følge den sydgående arktiske strøm til kappet. Det kan skyldes egen viden eller lodsernes råd, men også en direkte ordre ligesom Buttons i 1612. Hans instruks' syvende afsnit siger: »Vi finder den sikreste vej at stå op mod Island og derfra over til Grønland på 61°, så følge strømmen ned til det sydligste kap på omtrent 59°, kaldet Kap Farvel« osv.[1]

Munk antyder klart en ordre til at krydse Davisstrædet og søge indsejlingen omkring 62°30′, kendelig på en ø på samme bredde. Han siger dog ikke, om øen skulle være i selve åbningen eller nord eller syd for den. Oplysningen er bemærkelsesværdig: Hvorfra fik instruksskriverne øen og de 62°30′? Resolution Island mod nord var allerede erkendt som ø af Frobisher og senere Weymouth og Button. Men Frobishers steder ansås for grønlandske, og de to andres beretninger var ikke udgivet. Hudson erkendte ikke øen, skønt Gabrielstrædets sydende antydes på Gerritsz.'s udgivne kort. Nord for åbningen vises dog tre øer, uden tvivl en gentagelse af Resolution Island.[2] Ordren til at søge en ø ved

NOTE 1: Miller Christy, Voyages of Foxe and James, s. 637.NOTE 2: På nogle franske kort kaldes de derfor Îles de Résolution. Måske forestiller de snarere Resolution Island og Lower Savage Islands.

Side 138 (PDF-side 273)

Hudsonstrædet kan altså stamme fra Gerritsz.'s kort og gælde Resolution Island. Men bredden må have en anden kilde, for kortet placerer åbningen nogenlunde rigtigt mellem 60°30′ og 61°35′. Tallet

62°30′ må næsten bygge på Davis' 62° for Lumley's Inlet, som dengang regnedes til Hudsonstrædet, så Gerritsz. sætter »Lomlies Inlet« ved hovedindsejlingen. To oplysninger synes altså samlet fra to kilder uden forståelse for, at de gjaldt forskellige steder.
Bemærkelsesværdigt har Buttons instruks både omtrent samme tilnærmelse fra Kap Farvel og samme breddefejl. Den fortsætter: »Dette næs skal I runde, som isen tillader, og derfra eller snarere tyve eller tredive leagues nordfor gå over Davisstrædet til det vestlige fastland på omkring 62°. Da finder I Hudsonstrædet, kendeligt på den voldsomme sø- og isstrøm ind og på visse øer mod nord, som kortet viser.« Kortet må være Hudsons. Trods det slående sammenfald forklarer det ovenstående tilstrækkeligt en uafhængig fælles oprindelse til fejlen.
Intet i beretningen tyder på særlige ordrer om sejladsen gennem strædet. Han fulgte dog straks nordkysten til Haresund over for Kap Hope's Advance, Hudsons Kap Prince Henry. Skete det efter instruks, måtte oplysningen komme fra England, hvor man

Side 139 (PDF-side 274)
dengang vidste, at nordkysten var mest isfri. Da ville endnu en parallel til Button foreligge. Hans ottende afsnit begynder: »Inde i Hudsonstrædet finder vi det bedst at holde nordsiden, mest fri for isplage, i det mindste til forbi Kap Henry.« Men Munk kom nordfra og kunne derfor naturligt vælge nordkysten uden ordre.
Ved bugtens indsejling krydsede han tilsyneladende straks sydvestpå uden forklaring. Vi kan derfor rimeligt antage, at det skete efter instruks ligesom Button, hvis ottende afsnit siger: »Da målet er vest, ønsker vi, at I står over mod det modsatte fastland på omkring 58°« osv., altså sydvest. Man kunne næsten sige, at Munk under Buttons instrukser næppe havde handlet meget anderledes. Det kræver dog ikke, at de var kendt i Danmark. Purchas havde offentliggjort Buttons sydvestlige overfart og vestkystfund, som derfor kunne være ret almindeligt kendt, en naturlig forklaring ligesom ved de andre sammenfald.
Om undersøgelsen i bugten bør huskes, at der før 1619 kun stod fire rimelige mål tilbage, se s. xcv–xcvii. Der er intet tegn på ordre til Roe's Welcome eller det nuværende Foxes Kanal. At sydvest- og sydkysten skulle undersøges, synes derimod klart af, at Gordon og Watson, da de kort efter

Side 140 (PDF-side 275)
Haresund forvekslede sydkyst i strædet med Hudsonbugtens vestkyst, straks styrede sydpå og undersøgte den.
Efter vor mening overså instruksen heller ikke muligheden for en passage på vestkysten. Vi har på s. 105 foreslået, at jagten med vilje blev sendt til undersøgelse af nord- og vestkyst før et sydligere møde med fregatten. Vi mener, at det ikke var tilfældig søgen, men en bestemt ordre. Ordene om »det nordlige land, hvor man formodede en åben passage, men ingen var«, kan ganske vist betyde, at jagten ved et tilfældigt eller planlagt besøg så noget passagelignende, som ikke var det. Men det synes ikke naturligt; da havde Munk næppe nævnt det eller havde udtrykt sig anderledes. Hans enkle sprog forstås bedre sådan, at jagten var sendt til nordlandet netop for at afprøve en formodning. Det

forudsætter, at nogle ventede en passage dér, og at Munk var gjort opmærksom på den. Vi har allerede nævnt den almindelige engelske forventning om en vestkystpassage, især ved »Hubbart's Hope«. Skønt intet endnu var trykt herom i 1619, var oplysninger sandsynligvis nået Danmark, om ikke andet gennem Gordon og Watson. Efter vor mening søgte jagten derfor med vilje den åbning, som folk forbandt med Hubbart's Hope. Da dette syn

Side 141 (PDF-side 276)
afviger fra den hidtil antagne forklaring, må vi vise nærmere, at navnet oprindelig havde lidt eller intet med Churchillbugten eller -floden at gøre.
Button havde i 1613 hverken fundet en passage eller et sandsynligt østligt indløb dertil, men opgav ikke håbet, som både egne ord og andre samtidige kilder,[1] navnlig Purchas,[2] viser. Sidstnævnte er vor vigtigste kilde: »Engang var han i samtale med mig meget sikker på en passage den vej og sagde, at han havde overbevist Hans Majestæt, som af hans private fremstilling sluttede dens nødvendighed. Hovedargumentet var tidevandets bevægelse.« Efter Nelsonflodens vintertidevand fortsætter Purchas: »Næste sommer fandt han omkring 60° en stærk tidevandsstrøm, snart østgående, snart vestgående. Derfor kaldte Josiah Hubert på sit kort stedet Hubbart's Hope, som ses på kortet.« Hverken Huberts kort eller en kopi findes nu. Purchas' henvisning gælder Henry Briggs' kort ved den afhandling om passagechancen, vi citerer. Her står navnet på 60°, som efter ordene må være stedet på Huberts kort. Oprindelig mente navnet tydeligt stedet i bugten, hvor tidevandet undertiden kom fra vest, eller nærmeste kystpunkt. Hubert kaldte det ikke sådan, fordi han så en

NOTE 1: Miller Christy, Voyages of Foxe and James, s. lxv–lxvii og lxxi.
NOTE 2: Purchas his Pilgrimes, bind III, s. 848.

Side 142 (PDF-side 277)
passageåbning, men fordi vestgående flod gav nyt håb om adgang fra Stillehavet. Åbningen kunne naturligvis være et stykke borte, især da tidevandet ikke altid kom vestfra. Alligevel viser Briggs' kort, at nogle havde misforstået navnet som en utilstrækkeligt undersøgt bugt eller havarm, Hubert mente førte til en passage. En sådan åbning tegnes på 60°. Både Foxe og James forstod navnet sådan og søgte i 1631 nordfra efter åbningen på 60° og sydligere til nær Churchillbugtens sydkyst. Da intet andet passede, sluttede de tilsyneladende, at denne bugt var ment, hvilket siden blev almindeligt godtaget.
Purchas' afgørende udsagn, den oprindelige og eneste autentiske kilde, viser dog, at Hubert ikke navngav en formodet passageåbning. Han mente heller næppe en passage i Churchillbugten. Da strømmen blev set, havde de netop forladt egnen. Troede de, at den kom gennem bugten, ville de straks være vendt tilbage efter rejsens mål. At det ikke skete, viser, at de ikke tænkte sådan, og næppe senere. Den lave kyst ved den åbne, ret grunde bugt er ikke et sted, hvor folk med deres kendskab rimeligt kunne vente en skjult forbindelse mellem to verdenshave. I bjerge kunne åbningen være smal; i fladt land ville vandet have banet en uoverselig vej. Man kan ikke

Side 143 (PDF-side 278)
tro, at Button eller hans ledsagere bagefter forestillede sig to gange at have overset et sådant indløb dér. Endnu mindre sandsynligt er Churchillfloden som Hubbart's Hope eller en senere tænkt passage. Dens ringe størrelse udelukker næsten det sidste, og intet viser, at de overhovedet så eller bemærkede den. Selv hvis navnet gjaldt en bestemt bugt, findes intet bevis for forbindelse til floden. Tværtimod ligger dens munding på 59°, strømmen blev set på 60°.
Hovedfejlen synes antagelsen, at passagen, hvis den ikke fandtes på 60°, måtte ligge sydfor. Intet viser dette som Huberts tanke. Et stærkt, hidtil overset vidnesbyrd peger modsatte vej: Hans svar på Buttons »andet spørgsmål«, gengivet af Luke Foxe.[1] I vinterkvarteret satte Button de dygtigste til navigationsopgaver som øvelse. Foxe offentliggør nogle svar. Dette spørgsmål synes at have gjaldt næste forårs undersøgelser. Hubert svarede: »Mit svar på andet spørgsmål er at søge nordpå ved dette vestlige land, indtil vi om muligt finder floden kommende vestfra, og sætte kurs imod den, følge ebben og søge passagen den vej. Den flod, vi hidtil har haft østfra, kan jeg ikke

NOTE 1: North-West Foxe, 1635, s. 120; Miller Christy, Voyages of Foxe and James, s. 171–172.

Side 144 (PDF-side 279)
tro andet end afgreninger ved næs nord for Check og ved flodmundinger, som lader floden strømme ind. Finder vi disse næs, er jeg sikker på, at tidevandet findes at komme vestfra.«
Dette kan efter vor mening kun betyde, at Hubert ved Nelsonfloden efter passagen af Churchillbugten fra Hope's Check på 60°40′ ventede passagen nord for nogle næs, som skulle findes nord for Hope's Check: ikke syd for 60° i Churchillbugten, men nord for 60°40′.
Med denne tanke sejlede han næste sommer nordpå og så vestlig strøm omkring 60°. Han og andre kunne let tage det som bekræftelse. Button synes enig, da han i stedet for at vende tilbage søgte ved indløbene i bugtens nordvesthjørne nord for Hope's Check. Søgningen mislykkedes, men med den sønderskårne økransede kyst er det ikke mærkeligt, at de fastholdt tidevandsforklaringen og hellere mente at have overset åbningen end opgav håbet. Vi mener, de ventede den nord for 60°40′, langt fra Churchillbugten, og at Briggs' vildledende kort byggede på en fejl. Fejlens alder kendes ikke. Vi hører først om den ved kortet i 1625, tolv år efter Buttons hjemkomst. Men det er rimeligt, at den i 1618–19, da Danmark indhentede oplysninger, og Gordon og Watson kom til landet, endnu ikke

Side 145 (PDF-side 280)
havde fortrængt den rigtige opfattelse, som med rimelighed kan antages en tid at have været den gængse.
Samlet har vi derfor næsten ingen tvivl om, at Munk skulle søge passagen dér, hvor Hubert efter vor mening håbede, og at jagten derfor gik til nordlandet. Om særskilt udsendelse var oprindelig plan, ved vi ikke. Hans tavshed om motivet kunne tyde på det, men delingen kan også være besluttet undervejs, fordi årstiden ved bugtens ankomst var fremskreden.

Munk skulle uden tvivl krydse sydvestpå og først undersøge den modsatte kyst, kursen førte til, for senere om nødvendigt at fortsætte nordpå, når årstiden tillod det.
Men han skulle tilsyneladende ikke blot undersøge kysten generelt. I Ungavabugten mente Gordon en tid, at det lave skovklædte sydlige land var »stedet, de søgte«, og opgav det siden. Heraf kan vi slutte, at instruksen beskrev et bestemt sted, som i nogen grad passede, men også gav oplysninger, der lod dem afvise det efter undersøgelse. Formålet siges ikke. Selve Stillehavspassagen er tydeligvis ikke ment, så den eneste anden rimelige forklaring er en holdeplads for undersøgelser og sandsynligvis overvintring, som tydeligt var forudset. Et bestemt sted synes angivet, og man fristes til at tænke Port Nelson, Buttons vinterhavn.

Side 146 (PDF-side 281)
Her opstår dog spørgsmålet, hvorfra Danmark kunne kende noget sted på vestkysten. Kun Button havde været der, hans rapport var ikke udgivet, og Purchas' korte omtale gav ingen sådanne oplysninger. Vi må næsten antage særlige, upublicerede oplysninger, rimeligst gennem Watson, hvis han havde tjent under Button. Det kunne også forklare, at han fik nordkystundersøgelsen betroet, i hvert fald den indledende. Han ville da have været ved Hubbart's Hope og kendt forventningerne til den berømte vestlige strøm bedre end andre om bord.
Vinter- og hjemrejseberetningen giver ingen spor af yderligere ordrer. Vi kan derfor ikke gå længere i detaljen. Men hans omhyggelige undersøgelse af kurser, løb og havne, ofte uden umiddelbart behov, tyder på særlige ordrer herom, ligesom lederne i 1605–07 havde.[1]

Munks kort

Ved rejsens geografiske resultater må vi især se på kortet, der fortjener langt mere opmærksomhed, end førsteindtrykket tilsiger. Det er groft træskåret, særlig uheldigt i den lille målestok. Navnene er skødesløst anbragt, på hovedet, undertiden langt fra rette plads og med fejlstavning. Ingen grader angives, og enkelte træk bygger bestemt ikke på iagttagelse. Alligevel er der ingen grund til at tvivle på, at det samlet er så tro en fremstilling

NOTE 1: Se bog I, s. xlv og xcvi.

Side 147 (PDF-side 282)
af Munks forestillinger, som hans eller tegnerens kunnen og en københavnsk bogtrykkers midler dengang tillod. Med rimeligt hensyn til forholdene mener vi, at en ordentlig undersøgelse, som aldrig før er foretaget, vil vise en ingenlunde ringe præstation for tiden trods de tydelige mangler.
Ved sammenligning savnes bredde- og længdegrader. Havde de været indtegnet, var alvorlige misforståelser undgået. Men stederne må naturligvis være sat eller tænkt i rette indbyrdes forhold efter Munk. Derfor bestemmer tekstens positioner indirekte også andre. Det er ikke svært at afhjælpe manglen, om ikke helt nøjagtigt, så tilstrækkeligt til sammenligning.

Kun én tekstangivelse gælder længde, flere bredde. Var stederne indbyrdes placeret præcist efter teksten, havde vi sikkert grundlag for bredde- og længdelinjer. Det er de ikke; linjer gennem dem ville oftest få forkerte afstande. En tilstrækkelig tilnærmelse kan dog opnås: Fire velbestemte punkter angives, Kap Farvel på 60°30′, Munkenæs på 61°20′, Haresund på 62°20′ og Kolde Hug på 62°30′. Måles nord–syd-afstandene på kortet og sammenholdes med tallene, ligger Kolde Hug lidt syd for Haresund i stedet for nordfor. Men de øvrige afstande svarer gennemsnitligt næsten til en kvart tomme pr. breddegrad

Side 148 (PDF-side 283)
uden store afvigelser. Vi kommer derfor sandsynligvis nær nok ved at bruge en kvart tomme mellem 60° og 61° bredde og en ottendedel tomme pr. længdegrad. Kortet er uden tvivl tænkt i Mercators projektion. Fejl i breddeafstandene vil hurtigt afsløres i de deraf beregnede længder. Med denne målestok giver både afstanden fra Hudsonbugtens vestkyst til Diggesøernes vestspids, på kortet efter vor mening strædets sydkysts vestende, og derfra til Kap Farvel netop det rette gradtal. Det bekræfter stærkt målestokken. Man kunne indvende, at korrekt indbyrdes afstandsforhold ikke beviser, at Munk selv tildelte dem de tilfældigvis rette gradtal. Men følgende taler derfor: Et slående træk er det alt for lange Hudsonstræde, uden tvivl lånt fra Gerritsz.'s kort, som vi vender tilbage til. Munk må da rimeligvis have villet give strædet samme gradtal som dér. På Gerritsz.'s kort er der 20°45′, næsten 21°, fra Diggesøernes vestspids til Labradors nordspids. På Munks er afstanden 2⅝ tommer, som divideret med 21 igen giver en ottendedel tomme pr. længdegrad.
De næsten fuldstændige sammenfald er nok tilfældige i detaljen, men næppe i hovedsagen. Vi tøver derfor ikke med at sammenligne

Side 149 (PDF-side 284)
kortet ud fra denne målestok. Munks originalstørrelse kan naturligvis ikke gættes og var sandsynligvis meget større end trykket. At formindskelsen netop giver så enkle engelske tommemål, er nok tilfældigt.
Strengt taget burde længdegraderne nummereres efter hans eneste længdeangivelse, Kap Farvel på 60°30′ fra Frankfurt an der Oder. Byen ligger 14°34′ øst for Greenwich. Angivelsen svarer derfor til 45°56′ vest, hvis beregningen startede fra Frankfurts rigtige længde. Kap Farvels virkelige 43°53′ giver da en fejl på 2°03′. Hele fejlen kan dog næppe tilskrives Munk. Han synes ikke at have bestemt længder astronomisk, men ved bestik sandsynligvis fra København. Origanus[1] angiver tidsforskellen København–Frankfurt til tretten minutter, svarende til 3°15′ mod den virkelige 1°59′. Hvis Munk lagde 3°15′ til bestikket fra København, skyldes 1°16′ vildledning fra Origanus, og egenfejlen er kun 47′ for meget.
På Gerritsz.'s kort ligger Kap Farvel omtrent 344°30′ øst for São Miguel på Azorerne, svarende til 40°40′ vest for Greenwich. Da man brugte flere nulmeridianer, ville en sammenligning med alle andre korttegnere være omstændelig, men vi tror Munks tal rigtigere end på de fleste kort fra

NOTE 1: Novæ Coelestium Ephemerides … Francofurti in Viadrum. Anno 1609, s. 105.

Side 150 (PDF-side 285)

det syttende århundrede. Sammenligningen er heller ikke vigtig her. Spørgsmålet er ikke afstanden fra Kap Farvel til et østligt punkt uden for kortet, men kortstedernes indbyrdes længde. Vi må derfor måle fra Kap Farvel. Hvordan Munk selv ville have nummereret efter Greenwich, ved vi ikke, men det er uvæsentligt. Til sammenligning med et moderne kort behøver vi blot lægge Kap Farvels rigtige længde til den målte forskel. For enkelhedens skyld regner vi fra 44° i stedet for kappets 43°53′.

Vi har indsat en kopi af Munks kort med bredde- og længdegrader efter disse principper.[1] Da hans skrift læses med syd opad, er ét sæt gradtal indsat sådan og det andet efter almindelig skik. Kortets lille størrelse og grove udførelse tillader ikke sikker måling under fem breddeminutter eller ti længdeminutter, og større nøjagtighed kræves ikke.

Vi kan nu sammenligne med moderne kort for nøjagtighed og ældre for påvirkning eller forbedring. Af de sidste er kun ét praktisk relevant, og kun for Hudsonstrædet, nemlig det

NOTE 1: Kopien blev en smule for stor, så graderne overstiger målene på s. 145 lidt. Det ændrer naturligvis ikke argumentet. Markeringen er heller ikke helt jævn, men tilstrækkelig nøjagtig til formålet.

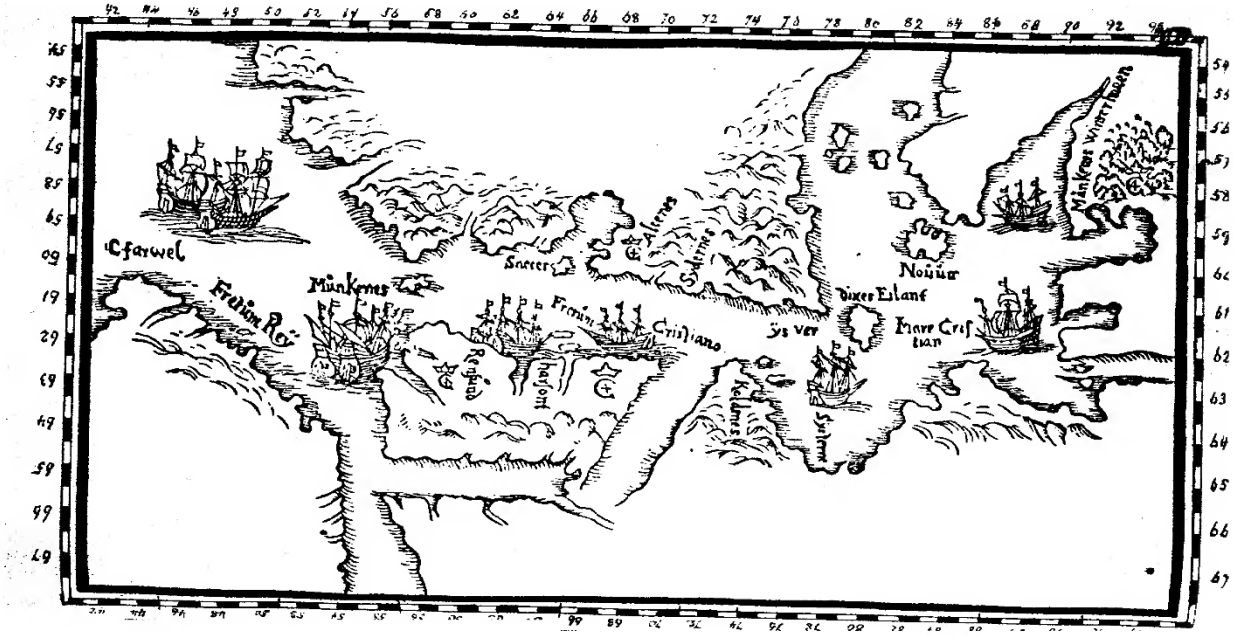


Planche uden sidetal (PDF-side 287)

[Originalen har her Munks kort med udgiverens tilføjede bredde- og længdegrader

Side 151 (PDF-side 288)

kort, Hessel Gerritsz. udgav i 1612 til Hudsons opdagelser. Strædet og muligvis bugten var ganske vist kendt over et halvt århundrede tidligere gennem portugisere og siden franskmænd og andre fiskere på Newfoundlandbanken. Begge vises derfor på mange kort fra det sekstende århundrede, oftest som Baia dus Medaus. Omrids og beliggenhed, sædvanligvis nær rigtig bredde, gør meningen sikker, men kysternes detaljer ligner virkeligheden så lidt, at nær sammenligning med nyere kort er umulig. De kan derfor forbigås.
Mellem Gerritsz. og Munk blev andre kort udarbejdet, navnlig Josias Huberts og William Baffins, men ikke udgivet. Briggs' kort i Purchas' Pilgrimes fra 1625 byggede uden tvivl på dem og kan have eksisteret før Munks udgivelse i 1624. Intet tyder dog på, at Munk kendte nogen af dem. Gerritsz.'s kort, som han sikkert brugte, er derfor det eneste tidligere relevante.
Først bemærkes Grønlands sydspids, langt smallere og mere naturtro end hos Gerritsz. og mange samtidige, uden tvivl efter egen iagttagelse. En dyb havarm ses på vestkysten omtrent tres miles nord for Kap Farvel og en mindre på østsiden på samme bredde. Intet antyder et stræde tværs gennem landet som Frobisherstrædet på Molyneux' globus eller højere oppe på østkysten, som dog kun vises til 62°30′. Munk kan have set dele af vestkysten, men har mest lånt fra forgængerne. Det samme gælder Amerikakysten nord for 63° og Labrador, som

Side 152 (PDF-side 289)
synes udfyldt for fuldstændighedens skyld uden nøjagtighedskrav.
Det første undersøgte sted på Amerikas vestkyst var Isefjordene, Frobisherstrædet eller Lumley's Inlet, og fremstillingen er tydeligt selvstændig. Davis beskrev indløbet, der vises på »New Map«, men det mangler helt hos Gerritsz., hvor navnet er flyttet til Hudsonstrædet. Kysten mellem det virkelige Resolution Island og landet nord for Lumley's Inlet er afbrudt som uudforsket, men intet indløb antydes. Udenfor ligger »Lykkens Ø«. Gerritsz. synes at have troet, at Weymouths ø ved Lumley's Inlet var portugisernes Ilha de Fortune, som dog på gamle kort ligger syd for Baia dus Medaus. Intet heraf findes hos Munk. Han viser blot to dybe indløb, det største nordlige, uden tvivl Frobisherbugten, sydøst–nordvest og det sydlige, efter vor mening Gabrielstrædets nordende, mere øst–vest. Var kortet blevet almindeligt kendt, kunne det have bevaret det virkelige Lumley's Inlet på kortene gennem de 150 års forsvinden. Nordkysten var ikke undersøgt og er for langt østlig.
Resolution Island vises ikke som ø på nogen af kortene, men Gabrielstrædets sydende ses hos Gerritsz., nordenden efter vor mening hos Munk. Gerritsz.'s tre småøer udenfor er som nævnt en dublet af Resolution. De findes ikke og kan derfor ikke være observeret af Munk. Alligevel har hans kort tre utydelige øer mellem den virkelige Resolutionkyst og to skibsbilleder. Er de de samme, er de sat ind af respekt for Gerritsz., men den unøjagtige kysttegning gør afgørelsen vanskelig.

Side 153 (PDF-side 290)
Sammenlignet med et moderne kort er afstanden fra Kap Farvel til Hudsonstrædet straks påfaldende lille. Regnes indsejlingen som linjen fra Labradors nordspids til Kap Resolution, ligger den efter vor målestok 13°20′ fra 44°-meridianen, som erstatter Kap Farvel. I virkeligheden følger linjen næsten

64°30′ vest for Greenwich, altså en afstand på 20°30′, hele 7°10′ mere. Gerritsz. er nærmere med 22°45′ mellem kappet og Labrador. Munk har næppe selv fejlbedømt afstanden så groft, så en særlig forklaring kræves. Måske ønskede han umiddelbart at få kappet ind på et håndterligt kort. Men kun lidt plads eller udgift blev sparet, og vigtigere: Afstanden til strædets vestende er korrekt, som om Kap Farvel står rigtigt. Eneste alternativ er, at Amerikas østkyst er rykket østpå. Det passer præcis med det alt for lange Hudsonstræde, som efter vor mening er lånt fra Gerritsz. Her dækker det næsten 21 længdegrader i stedet for 13°40′ fra Labradors nordspids til Diggesøernes vestspids. Det er ikke blot usandsynligt, at to tegnere uafhængigt begik samme fejl. Der er også, som vi skal se, så nøje overensstemmelse mellem kortene i måden,

Side 154 (PDF-side 291)
hvorpå forlængelsen er sket, at vi kun kan slutte lån fra Gerritsz. Hans fejl går igen med forskellig styrke på mange kort fra det syttende og tidlige attende århundrede. Uden uafhængig kontrol af sin eller Hudsons afstandsberegning forlængede Gerritsz. blot strædet vestpå. Labrador står på hans 321°45′, lig 63°25′ vest for Greenwich, mens Diggesøernes vestspids står på 301°, lig 84°10′ vest, seks grader for langt vest. Munk synes at gøre det modsatte. Han følte sig tilsyneladende sikker på lidt over 34° mellem Kap Farvel og Diggesøerne. Med deres placering fastlagt kunne Gerritsz.'s strædelængde kun passes ind ved at forkorte afstanden fra Kap Farvel til indsejlingen med syv grader. Netop det ser vi.
Oprindelig må fejlen skyldes forkert sejlafstand, enten hos Hudson, hvis kort Gerritsz. antages at gengive, eller hos Gerritsz. selv. Men hvorfor overtog Munk den? Helhedsindtrykket er, at han foretrak egne observationer for andres ord. Den nøjagtige afstand til vestenden viser tilstrækkeligt grundlag, og han kan næppe have fejlberegnet afstanden til Amerika så groft. Vi mener derfor, at tilpasningen her og andre steder skyldes særlige hensyn: måske betænkelighed ved at afvige fra et berømt kort eller snarere samarbejde med

Side 155 (PDF-side 292)
en person, han måtte bøje sig for eller overlade arbejdet til, og som stolede mere på Gerritsz. end på hans noter og skitser.
Fejlen rammer ikke hele strædet ens. Østforskydningen er størst ved indsejlingen og aftager op gennem strædet: 7°10′ ved Labrador, på 57°20′ i stedet for 64°30′, mens Diggesøernes vestspids har rette længde. Forlængelsen skyldes heller ikke først og fremmest forstørrelse af undersøgte kyststykker, men indføjelse af kyst, som slet ikke findes. Munk så kun adskilte strækninger og forbandt dem senere ved formodede linjer. Det er især i disse mellemrum, udvidelserne findes.
I detaljen er åbningens bredde mellem Labradors nordspids og Munkenæs omtrent 1°30′, cirka 45′ for meget. Munkenæs står ti minutter nordligere end tekstens tal, Labrador omtrent 35′ for sydligt. Hos Gerritsz. står begge på rigtig bredde.

Øen i indsejlingen er uden tvivl den største Buttonø, men alt for stor, nok fordi Munk tog den for instruksens kendingsø og ville fremhæve den. Den står på tekstens bredde. Gerritsz. viser ingen ø her, men mange ældre kort viser nogle, den største kaldet Ilha de Fortune.

Side 156 (PDF-side 293)

På sydkysten lige indenfor ligger det længste indføjede stykke. Hos Gerritsz. er det helt lige med et næs ved hver ende: østligst Labradors nordspids, vestligst et lignende næs, hvorfra kysten går sydpå ind i Ungavabugten. Det vestlige er uden tvivl en dublet. Da Hudson blev drevet sydpå af vind og is og så næsset østfor med sydgående kyst, genkendte han det måske ikke som indsejlingens, men troede det var et andet længere vestpå. Munk kan være narret tilsvarende eller have lånt og ændret trækket efter egne iagttagelser. Hans opdigtede kyst er meget længere og ikke lige. Lige indenfor viger sydkysten, som den faktisk gør, dog sydvest og ikke syd. Efter omtrent halvfjerds miles drejer den nordvest, så en trekantet bugt opstår med en bred flod eller havarm. Vestfor ses en lignende mindre bugt, vestligt afgrænset af dubletten af Labradornæsset, hvorfra Ungavabugten endelig åbner. Ingen af disse to bugter findes. Men efter at have set kysten vige sydpå og antaget næsset ved Ungavabugten for et andet kunne Munk naturligt tegne forbindelsen sådan. Floden i trekantbugten kan vi ikke forklare.

Den store udvidelse mod syd lige inden for indsejlingen er mere åben og dermed

Side 157 (PDF-side 294)

mere rigtig hos Gerritsz. end hos Munk, hvor det indføjede land trænger ind. Munk er dog bedre ved tydeligt at vise Hope's Advance Bay og Akpatok, som mangler hos Gerritsz. Det er mærkeligt, da Prickett klart viser, at Hudson nåede lige så langt ind og så Akpatok som ø.[1] Hos Munk er Ungavabugten mindre skarpt skilt fra strædet, fordi Akpatok, hans formodede Alkenæs, er for kort og rettet lidt syd for øst i stedet for nordøst. Hope's Advance Bay ser derfor for lidt dyb ud, men vestenden ligger 1°30′ vest for Kap Hope's Advance, kun ti minutters fejl i forholdet. Den flade bugt nord for Ekkertaujok og Akpatok er for dyb og smal på grund af forkert kystprojektion syd for kappet. Ungavabugtens bund ligger derimod på 58°, kun 25′ for sydligt; hos Gerritsz. på 59°.

Om Sneøland kan intet bestemt siges på grund af usikkerheden om Green Islands beliggenhed. Det synes under alle omstændigheder for nordligt i forhold til nogle steder, men denne del af strædet er også for smal. Gerritsz. mangler Sneøland, men viser en anden ø tæt ved Kap Hope's Advance, som Munk ikke nævner.[2]

Kappet står hos Munk omtrent 22°40′ vest for Kap Farvel, svarende til

NOTE 1: Purchas his Pilgrimes, bind III, s. 509; Asher, Henry Hudson, s. 104, Hakluyt Society, 1860.

NOTE 2: På kortet synes navnet stavet »Snecer«, en forvanskning, der tyder på manglende korrektur fra Munk.

Side 158 (PDF-side 295)

66°40′ vest for Greenwich mod virkelighedens 70°. Østforskydningen er altså 3°20′ mod åbningens 7°10′, betydeligt mindre. Hos Gerritsz. står stedet på 72°20′ vest.
Næste sikkert genkendelige punkt er Sydernæs, efter vor mening Prince of Wales Island smeltet sammen med det lidt bredere landfremspring sydfor, i virkeligheden skilt af et smalt sund. Hos Munk dækker det 27°–28° vest for Kap Farvel, svarende til 71°–72° vest for Greenwich, mod virkelighedens 72°25′–72°50′. Stedet er altså alt for stort, ligesom andre lokaliteter, han særligt bemærkede. Østgrænsen er 1°25′ for langt øst, men hele kystforskydningen er siden Kap Hope's Advance mindsket næsten to en halv grader. Årsagen er især, at kysten mellem punkterne er tegnet lige i fuld længde, mens den faktisk danner to bugter, den ene tyve miles dyb. Samtidig går den hos Munk næsten øst–vest med kun 30′ breddeforskel i stedet for nordvest med omtrent en grad. Særligt tydeligt er det mellem Sydernæs og indløbet østfor, som hos Munk er 1°20′ øst og 20′ syd, men på Admiralitetskortet kun 30′ øst og samtidig 30′ syd for Prince of Wales Island. Gerritsz.'s King's Foreland, efter vor mening Sydernæs, står på omtrent 74° vest.
Iisver, som vi identificerer med Charles Island, skelnes ligesom Prince of Wales Island ikke fra fastlandet, som Munk siger det ligger nær,

Side 159 (PDF-side 296)
men vises som et fremspring. Navnet Iisver står langs kysten nær vestindsejlingen uden tydelig tilknytning til et bestemt stykke. Med Charles Island som forudsætning genkendes det dog let. Omtrent tre længdegrader indenfor viser sydkysten en ret skarp pynt, som i form og placering svarer så nøje til øens nordspids, at vi ikke tøver. Længden er inden for få minutter den samme, cirka 75° vest for Greenwich. På hver side ligger en flad bugt, tilsammen næsten samme kystlinje og ikke meget større øst–vest-udstrækning som øens nordside. Vestfor på 75°40′ ses en dyb, tydelig bugt, efter vor mening vestindløbet til sundet mellem Charles og fastlandet, udeladt ved formindskning til tryk. Østfor antyder en svag, men sikker kystbøjning østindløbet på samme længde som det virkelige, omkring 74°. Er dette Charles Island, står det altså næsten rigtigt i længde.
Kysten mellem Prince of Wales' vestende og Charles' østende er så meget for lang, at den gradvist aftagende østforskydning nu er helt forsvundet. Charlesstykket når lidt for langt vest, men resten af sydkysten er tilsvarende for kort. Derfor står vestspidsen, som vi mener er Diggesøernes vestspids, efter vor

Side 160 (PDF-side 297)
målestok næsten 33°10′ vest for Kap Farvel eller rettere 44°-meridianen, svarende til næsten 78°10′ vest for Greenwich, hvilket er korrekt. Hos Gerritsz. står den på 301°, lig 84°10′ vest.
Hele sydkysten ligger for sydligt, men ujævnt: Labrador 35′, Kap Hope's Advance omtrent en grad, Sydernæs 1°35′ og vestspidsen 1°30′. Det er ikke overraskende, da Munk kun sejlede frem og tilbage uden landgang til observation. Kun Alkenæs, Akpatoks østende, kunne han bestemme. Tekstens 60° er rigtigt, men kortet sætter det yderligere 30′ sydligt, nok til dels fordi næsset peger sydøst frem for nordøst.

I vestlige halvdel synes han ikke at have lånt detaljer fra Gerritsz. Denne viser bedre den nordvestlige hovedretning vest for Kap Hope's Advance og de brede bugter henholdsvis til Prince of Wales og Charles Island og har generelt bedre bredder. Men Munks kort viser flere steder langt grundigere undersøgelse og tillader detaljeret moderne sammenligning. Hos begge er de to øer indlemmet i fastlandet, mens Gerritsz. dog viser Diggesøerne som øer.
Nordkysten hos Munk går som på moderne kort først nordvest og derefter vest, hvilket Gerritsz. ikke viser. Ligesom den tilsvarende

Side 161 (PDF-side 298)
sydkyst er den for lang, men længdefejlen mindskes ujævnt vestpå. Kap Resolution står rigtigt næsten ret nord for Labrador, begge 7°10′ for østligt. Munkenæs er kun seks grader for østligt, på 59° i stedet for 65°, og dermed godt en grad for vestligt i forhold til Kap Resolution. Kystens vestlige drejning står omtrent atten grader vest for Kap Farvel, cirka 62° mod den rigtige 67°30′. Fejlen er altså mindsket fra syv til fem en halv grad. Forlængelsen og Munkenæs' 61°30′ i stedet for tekstens 61°20′ giver denne del vestnordvestlig frem for nordvestlig retning. Hovedmanglen er Gabrielstrædets sydindsejling som blot en lille bugt. Det er mærkeligt, da Gerritsz. viser et klart indløb, og Munk lå en hel dag nær Resolution Island; åbningen er for bred til let at overses. Men hans store problemer med vejr og is kan forklare utilstrækkeligt kortmateriale.
Fra bøjningen går kysten på moderne kort lidt nord for vest, hos Munk ret vest. Her ses to dybe indløb, det ene tæt ved bøjningen, det andet godt to grader vestligere. Imellem står »Harsont«, naturligvis Haresund, så det kan gælde begge eller et kyststed imellem. Rensund, samme som Rinsund og faktisk bedre stavet, står langt østligere ved skibene tæt under land. Da Haresund var et indløb og det sidste sådanne sted besøgt på nordkysten, gælder navnet sandsynligvis

Side 162 (PDF-side 299)
det vestligste af de to. Det andet kunne først friste til Gabrielstrædets sydende, stærkt forskudt. Men da skulle Rensund, bestemt ikke på Resolution Island, stå vest for det, mens det står langt østfor. Indløbet er næppe heller Rensund selv. Som på s. 82 tyder beretningen på et sund mellem fastland og øer, ikke en havarm. Træsnittet over for s. 14 bekræfter dette. Dets to strømme svarer sandsynligvis til kortets indløb. På begge ligger skibene tæt under land øst for det østligste, ved Rensund, på træsnittet inden for øer. Derfor mener vi, at det østlige indløb er et sted set på udflugter fra Rensund, men ikke omtalt. Faktisk findes her over for Middle Savage Islands lige vest for kystbøjningen en kort havarm som Icy Cove, på Admiralitetskortet Jackman's Sound. Den er sandsynligvis det østligste indløb på begge billeder. Rensund var da et smalt sund mellem fastland og kystholme ikke langt østfor. Nøjagtigere bestemmelse kræver bedre kystkendskab end vort.
Er indløbene Icy Cove og Jackman's Sound, er de ude af proportion store; ingen her har sådan størrelse. Afstanden er også fire gange den virkelige, men

Side 163 (PDF-side 300)

dette er blot endnu en overdrivelse af særligt undersøgte steder. Det samme gælder to øer uden for Haresund, sandsynligvis klippeholmene, hvor isen pressede dem før tilflugten, se s. 17.
Er Haresund Icy Cove, står det på flere måder ikke langt forkert. Især forholdet til Kap Hope's Advance passer med vor opfattelse af deres bevægelser. Efter målestokken står vestpynten 21°30′ vest for Kap Farvel, lig 65°30′ vest for Greenwich, mod Icy Coves 68°30′. Haresund er da kun tre grader for østligt mod kystbøjningens fem en halv. Det skyldes især indløbenes og mellemkystens tre længdegrader mod virkelighedens 45′. Ingen af indløbene findes hos Gerritsz. Af denne kysts bredder angiver Munk Munkenæs rigtigt på 61°20′ i teksten, men kortet når kun til 61°30′, og Haresunds munding på 62°20′, både tekstens tal og Icy Coves virkelige bredde.
Nordkysten lige vest for Haresund er meget forkert. I virkeligheden drejer den mod North Bay et endnu ikke helt nøjagtigt bestemt sted, men højst 30′ vest for Icy Cove. Fra Icy Cove til Big Islands sydende vest for bugten er der kun 1°50′. Hos Munk fortsætter kysten fire grader vestpå før drejningen, og derfra til Koldenæs, Big Islands sydspids, er igen fire grader, altså

Side 164 (PDF-side 301)

otte grader i alt, 6°10′ for meget. North Bay går kun tredive til femogtredive miles ind, men kortet viser øst for Koldenæs et stort nordøstgående farvand på omtrent 250 miles, blindt endende nær Cumberland Inlets inderende. Den for brede åbning kan let forklares. På udrejsen krydsede Munk ikke bugten, men blev ført mod sydkysten. Ved tilbagekomsten fra Ungava skjulte tåge Big Island. Han så den på hjemrejsen, siden han navngav den, men så måske ikke samtidig Icy Cove og var derfor usikker på afstanden. Sværere er det lange kyststykke mellem Haresund og North Bay, da teksten udtrykkeligt siger, at bugten lå tæt ved. Intet i teksten peger heller på et sådant nordøstligt farvand. Vi synes atter henvist til antagelsen om en anden medvirkende ved kortet bortset fra egne undersøgelser. Fremstillingen er åbenbart gættet og kan stamme fra Bests kort eller Gerritsz.'s lignende stræde længere vestpå, skønt North Bay dér er ret korrekt.
Fejlen forskød under alle omstændigheder Big Island langt vestpå. Koldenæs ligger over otte grader vest for Haresund mod virkelighedens 1°50′. Men da Haresund, hvis Icy

Side 165 (PDF-side 302)

Cove, er tre grader for østligt, bliver Koldenæs 3°20′ for vestligt. Det svarer til 73°50′ vest mod Big Islands sydspids på 70°30′. Ellers bygger vestkysten af Big Island og Meta Incognita tydeligt på iagttagelse. Koldenæs' 62°15′ er kun 15′ for sydligt. Omtrent tyve minutter nordvestfor antyder en lille bugt White Strait. En større nordligere bugt er for dyb, men et markant fremspring mellem 63°10′ og 63°30′ med en lille bugt nordfor svarer tydeligt til Fair Ness, som blot ligger lidt nordligere og ligner det. Munk siger, han nåede 63°20′ før kursændringen mod sydvest; dette har vi fulgt på rutekortet. Men kortet tyder på, at han kom langt nok til et rimeligt indtryk af kysten til Kap King Charles, efter vor mening det sydpegende næs på 79°–79°30′ og 64°40′. I så fald er det meget for vestligt, dog ikke mere end hele kysten, og kun omtrent 25′ for nordligt. Kystretningen til Fair Ness er ret god, kun én streg for nordlig.

Vestforskydningen fortsætter, lidt mindre, helt til Hudsonbugtens nordvesthjørne. Måske var originalen omtrent rigtig og hele stykket flyttet ved formindskning, skæring eller en anden persons forsøg på forbedring. Det sidste er langt sandsynligst. Hvis vi ikke tager fejl, skyldes sydkystens for lave bredde fra Hope's Advance til Wolstenholme netop dette. Charles Islands nordøstspids ligger på 62°55′, Prince of Wales Islands

Side 166 (PDF-side 303)

på 62°12′ og Big Islands sydspids på 62°30′, mens længdeforskellen til Charles' østende kun er 3°30′. Flyttes Koldenæs og Meta Incognitas vestkyst over tre grader vestligt på rette bredde, bliver strædet meget smalt eller helt lukket. For at undgå dette er sydkysten sandsynligvis flyttet over en grad sydpå, se s. 160.

Næste emne er øerne ved vestindsejlingen, først Salisbury og Nottingham. Gerritsz. har kun én, kaldet Salisbury, men snarere Nottingham nær Hudsons rute, medmindre begge menes. Munk er først med begge på et udgivet kort, dog unøjagtigt: Den nordlige, Salisbury, står nordvest i stedet for nordøst for Nottingham. De er for små og forkert placeret i begge retninger, mellem 62°20′ og 62°45′ mod 63°10′–63°50′. Umiddelbart synes længdefejlen voldsom på grund af nærheden til Meta Incognita, men det skyldes især kystens vestforskydning. Salisbury når østpå 76°30′, mens den østligste tegnede ø når cirka 75°. Yderligere forklaring behøves ikke ud over s. 99.

Om Diggesøernes fremstilling henvises til s. 98–99. På originalen må de være vist som øer. At de i trykket er smeltet sammen med fastlandet, skyldes uden tvivl

Side 167 (PDF-side 304)

den lille størrelse og grove udførelse.

Bugtens østkyst og Jamesbugten kræver ringe opmærksomhed. Ingen i ekspeditionen besøgte dem, så detaljerne må være lånt frit fra Gerritsz. Men denne har østkysten seks grader for vestligt på grund af strædets længde, mens Munk har rigtig længde. Kap Henrietta Maria, Hudsons vestligste punkt, ligger dog på begge næsten lige langt fra østkysten, så Jamesbugtens bredde er omtrent ens.

Mansfield findes på begge, men Munk har uden tvivl tegnet efter egne observationer, dog ikke rigtigere. Hos ham er øen bredere og kortere mellem 60°50′ og 62°, hos Gerritsz. mellem 60°40′ og 62°50′. Virkeligheden er 61°35′–62°38′. Munk giver altså omtrent rigtig nord–syd-længde, men en halv grad for sydlig placering. Hos Gerritsz. går 300° øst for São Miguel, lig 85°10′ vest for Greenwich, gennem øens midte, mens Diggesøerne står på 301°. Hos Munk ville samme linje være 36°10′ vest for Kap Farvel, cirka to grader vest for Diggesøerne, lig 80°10′ vest, den rigtige længde. Resten af bugten kan ikke sammenlignes med tidligere udgivne kort, da ingen findes. Munks fremstilling er efter vor viden helt original.

Han sejlede direkte til Churchill, næste punkt i undersøgelsen. Den ret lige kurs gav godt grundlag for længdeforskellen fra Diggesøerne til vestkysten, og kortet viser et godt

Side 168 (PDF-side 305)

resultat. Churchillbugtens inderste vestkyst ligger 50°30′ vest for Kap Farvel, lig 94°30′ vest for Greenwich, kun 30′ for østligt. Selve havnen er stærkt forskudt med mundingen mellem 47°30′ og 48°30′ vest for Kap Farvel og næsten en grad bred. Det svarer til 91°30′–92°30′ vest mod virkelighedens omtrent 94°15′. Grunden er tydeligt en kraftig forlængelse af sydkystens indre del til plads for en uforholdsmæssigt stor havn. Omridset genskaber træsnittets fugleperspektiv over for s. 23, umuligt uden afvigelse fra målestokken. Tilsvarende overdrivelser er set andre steder. Munk ville uden tvivl gøre havnen let at finde, men dette kortstykke ødelægges, da det dækker tre længdegrader mod omtrent 50′.

Kysten fra Kap Merry øst for indløbet til Kap Churchill er tilsvarende forlænget med den lave bugt imellem. Afstanden er 1°10′ mod 55′, så Churchill står 46°10′ vest for Kap Farvel, lig 90°10′ vest for Greenwich, mod virkelighedens 93°15′. Kysten videre sydpå til Port Nelson er tilsvarende østforskudt.

Churchillhavns udeladte tekstbredde står på kortet omkring 58°50′–55′, kun få minutter for lavt. Mundingen vender dog lidt vest for nord mod virkelighedens nordøst, som træsnittet viser.

Ifølge beretningen foretog Munk selv ingen undersøgelser langs kysten nord eller

Side 169 (PDF-side 306)

syd for havnen under opholdet. Men han må have set meget ved ankomst og især afrejse, da han sejlede flere dage på begge sider af havnen for at omgå isbæltet. Mod øst og syd ved vi ikke, hvor langt han kom, og Nelsonfloden eller dens bugt så han næppe. Alligevel er begge tydeligt på kortet. Måske skyldes det, at Hans Brock fra Enhjørningen blev sendt sydpå den 13. september 1619 og først kom tilbage den 23. Han skulle kun ni danske mil, en tredjedel af afstanden, og var i åben båd. Men hvad lavede han ellers så længe, hvis han ikke gik videre? Sandsynligvis nåede han langt nok til at se bugten, om ikke undersøge den, og meldte da sine iagttagelser. Hvis Watson som muligt havde overvintret med Button i 1612–13, kunne hans detaljer hjælpe Munk til at identificere Brocks sted. Kortet kan bygge på sammenstillingen. Var Port Nelson tilmed det pålagte mål, kan instruksen have givet oplysninger om landet. Under alle omstændigheder var de mangelfulde: Port Nelson ligger to breddegrader for lavt. Videre vidste Munk, at kysten gik nordøst, men ikke at den efter omtrent halvtreds miles ved Kap Tatnam igen drejer sydpå ligesom ved Kap Churchill. Derfor har han nok udfyldt den endnu uudforskede del af

Side 170 (PDF-side 307)

Hudsonbugtens kyst ved at fortsætte kystlinjen fra Nelsonflodens munding mod nordøst, indtil den mødte det yderste punkt, Hudson nåede, Kap Henrietta Maria, som vist på Gerritsz' kort. Hessel Gerritsz satte dette punkt på 60° bredde. Følgen af Munks fremgangsmåde blev derfor en vældig landtunge, som fylder bugtens sydvestlige del. Da Port Nelson som nævnt ligger hele to grader for sydligt, bliver bugten, i hvis inderste del havnen ligger, til en meget dyb, tragtformet indskæring. Derved ser landtungen ud til at trænge endnu længere ind i Hudsonbugten, end den ellers ville have gjort.

Denne landtunge er ganske opdigtet. Kap Henrietta Maria ligger ikke nordligere end 55°10′, og kysten derfra til Kap Tatnam ved Nelsonfloden danner tværtimod en ganske flad bugt ved at bue svagt mod sydøst. Med sine oplysninger måtte Munk naturligt udfylde mellemrummet mellem de nævnte punkter på denne måde. Det utilfredsstillende resultat skyldes, at Gerritsz vildledte ham om Kap Henrietta Marias bredde, og at han ikke vidste, hvor langt øst for Nelsonfloden kysten atter drejede sydpå. Landtungens form er naturligvis rent formodet, og dens enkeltheder kan vi ikke forklare. Det gælder især den store ø lige nord for den. Måske bør øen opfattes som landtungens nordlige del, for det er den, som nærmer sig de 60°, Hessel Gerritsz tillægger Kap Henrietta Maria. Munk synes at have ændret James Bays vestkyst for at forbinde den med sin kyst øst for Port Nelson. Men da det hele er formodet, fortjener det ingen yderligere drøftelse.
Med kysten nord for Port Churchill forholder det sig anderledes. Munk sejlede utvivlsomt et stykke langs den på hjemrejsen. Da han satte nordøstlig kurs mod Hudsonstrædet, så snart han kunne forlade kysten, kan han dog ikke være nået nord for 61°, om så langt. Alligevel viser hans korts fremstilling af kysten

Side 171 (PDF-side 308)
nord for denne bredde på flere punkter en så bemærkelsesværdig overensstemmelse med dens virkelige form, at den må bygge på iagttagelser på stedet. Her er det heller ikke tilstrækkeligt at antage, at Munk direkte eller indirekte havde fået oplysninger fra deltagere i Buttons ekspedition. Port Nelsons angivelse stemmer ganske vist så godt med Briggs' kort, at man med rimelighed kunne slutte, at oplysningerne kom fra samme kilde. Men Munks vestkyst af Hudsonbugten viser vigtige træk, som slet ikke findes hos Briggs. Vi slutter derfor, at Munk havde særlige og mere direkte oplysninger. Denne opfattelse volder ingen vanskelighed, hvis vi antager, som ovenfor foreslået, at jagten udtrykkeligt blev sendt af sted for at undersøge kysten.
Som nævnt ligger Hudsonbugtens vestkyst i Churchill Bay på Munks kort næsten på den rette længde efter vor beregning, nemlig 94°30′ i stedet for 95° vest for Greenwich. Men i stedet for jævnt at bue mod nordøst fra 95° i Churchill Bay til 90° i Daly Bay, således som kysten i hovedsagen gør, drejer den på Munks kort skarpt østpå omkring 60° bredde og fortsætter næsten fem længdegrader, før den igen vender nordpå. Derved bliver Churchill Bay fra en meget åben, rund bugt til en forholdsvis lang og smal indskæring. Fra klipperne ved Port Churchills munding kan kysten meget vel have set sådan ud, især hvis kompasvariationens indflydelse ikke blev tilstrækkeligt medregnet. Det kan forklare tegningen. Ved bugtens nordlige hjørne på 60° går kysten stik nord, men drejer atter vestpå på 62°10′. Lidt nord for 61° vises en dyb indskæring, der i beliggenhed svarer til Nevill Bay, men i form langt mere ligner Ranken Inlet.
På 62°10′ drejer kysten som nævnt vestpå ind i en stor fjord. Dens vestlige ende vises ikke, skønt den tegnede del er hele 120 miles lang. Den kan næppe forestille andet end Chesterfield Inlet, selv om åbningen ligger

Side 172 (PDF-side 309)

mellem 62°10′ og 62°45′ i stedet for mellem 63° og 63°25′. To omstændigheder styrker bestemmelsen: To øer i åbningen svarer til admiralitetskortets Promise Island og Fairway Island, og det nordlige forbjerg ligger langt vestligere end det sydlige. Det er ganske vist ikke deres rette indbyrdes beliggenhed; snarere tværtimod. Men for en forbisejlende, der antog, at kysten gik stik nord som på Munks kort og ikke mod nordøst, ville stederne alligevel fremtræde som tegnet.
Som det fremgår heraf, er Munks kort det tidligste, hvor disse træk og især Chesterfield Inlet findes. Lidt nord for 63. breddegrad danner kysten en lille, skarp bugt, der peger mod nordvest. Fra dens bund vender kysten tilbage og fortsætter seks længdegrader mod sydvest til et forbjerg, som rager ud i Hudsonbugten på 62°10′. Den lille, ejendommelige bugt, hvor kysten på Munks kort drejer vestpå, er umiskendeligt Daly Bay, Hudsonbugtens yderste nordvestlige hjørne. Den nordligste spids' bredde, omtrent 63°40′, er rigtig inden for cirka 30 minutter. Den, der først tegnede dette, må have været der, og Munk må have haft en skitse, hvad enten Watson eller en anden havde lavet den. Munks er det tidligste kendte kort med denne bugt.
Et tydeligt forbjerg på nordkysten lige uden for Daly Bay forestiller klart nok Kap Fullerton. Derimod er hverken Roe's Welcome eller Fisher's Strait, som begge blev iagttaget af Buttons ekspedition, angivet. Indløbet til sidstnævnte synes antydet ved en lille bugt bag det ovennævnte forbjerg på 62°10′, som umiskendeligt er Kap Southampton.
Indløbet til Chesterfield Inlet inden for øerne ligger omkring 48° vest for Kap Farvel, svarende til 92° vest for Greenwich, mens den virkelige længde er 91°–91°15′. Daly Bays inderste hjørne afviger mere: 92°10′ i stedet for omtrent 89°50′. Det stemmer med, at Chesterfield Inlets nordlige hjørne

Side 173 (PDF-side 310)
er trukket hele to grader vestpå, og at kysten derfra tegnes mod nord i stedet for nordøst. Samtidig må man huske, at der som anført på side 165 ses en tilsvarende vestforskydning langs hele Hudsonbugtens og Hudsonstrædets nordkyst til Koldenes, Big Islands sydspids.
Forbjerget, der efter vor opfattelse forestiller Kap Fullerton, står på 90° længde og 63°10′ bredde i stedet for 88°30′ og 64°. Kap Southampton står på 86° i stedet for 83°40′ og på 62°15′ bredde, blot tre minutter for nordligt. Tallene viser, at længdeforskellen mellem Daly Bay og Kap Southampton er næsten rigtig på Munks kort. Kysten mellem Kap Fullerton og Kap Southampton er tydeligvis ikke iagttaget på rejsen; de sete forbjerg er forbundet med en formodet kystlinje. Jagten har sandsynligvis passeret Kap Southampton og derefter styret mod nordvest til Kap Fullerton og Daly Bay, hvorfra den fulgte kysten sydpå. Fremstillingen af nordkysten mellem Kap Southampton og Kap Fullerton minder ikke lidt om Baffins og Briggs' kort, men ligheden er ikke større, end man naturligt kunne vente mellem kort over de samme steder.
Vi har bestemt Munks Kolde Hug som Cary's Swans' Nest. Der kan ikke med rimelighed herske tvivl herom, for Munk siger udtrykkeligt, at kysten øst for forbjerget går mod nordøst, som den faktisk gør øst for Cary's Swans' Nest. Udsagnet udelukker samtidig den eneste anden mulige bestemmelse, Kap Southampton. Øst for dette går kysten nemlig hovedsagelig mod øst, ikke nordøst, og danner en rund bugt mellem Kap Southampton og Cary's Swans' Nest, tydeligt vist på

Munks kort. Kolde Hug ligger her på 62°15′ bredde, i teksten 62°30′, et par minutter nord for Cary's Swans' Nest, og på 85° længde mod dettes 83°10′. Længden er derfor lidt mindre forkert end Kap Southamptons. Det skyldes, at bugten mellem de to forbjerg er tegnet dobbelt så bred som i virkeligheden.
Fra Cary's Swans' Nest styrede Munk østpå,

Side 174 (PDF-side 311)
idet han efterhånden fjernede sig fra Coats Island. På hjemrejsen synes han ikke at være kommet nær nogen del af kysten mod nord mellem Coats Island og sit Koldenes, som vi bestemmer som Big Islands sydspids. På udrejsen iagttog han utvivlsomt kysten mellem Koldenes og Fair Ness ret nøje og bemærkede også nogle høje forbjerg mod nord. Alligevel må kystlinjen fra Cary's Swans' Nest rundt til Fair Ness i hovedsagen bero på formodninger og være dannet ved at forbinde de enkelte forbjerg med formodede linjer.
Nordøst for Kolde Hug, Cary's Swans' Nest, står to tætliggende bugter eller indskæringer. Den vestligste mener vi blot angiver noget land vest for Kap Pembroke, som enten var for lavt til at ses over horisonten eller var skjult på anden måde. Det skarpe forbjerg nord for den mener vi er Kap Pembroke, der af en eller anden grund har forekommet adskilt fra resten af Coats Island. Den næste bugt på Munks kort, mellem 63° og 63°15′ bredde, mener vi er Evans Inlet, hvis åbning ligger mellem 63° og 63°20′. Nord for denne vises et bredt fremspring mellem 63°10′ og 63°30′. Det mener vi forestiller Seahorse Point, som det næsten stemmer med i bredde, da dette faktisk ligger mellem 63°30′ og 63°40′. Fremspringet ligger på Munks kort omtrent 38° vest for Kap Farvel, svarende til 82° vest for Greenwich, mens Seahorse Point ligger på 80°5′. Men da hele nordkysten på Munks kort er forskudt et par grader vestpå, svarer beliggenheden reelt til Seahorse Points.
Munk kendte ikke Foxe's Channel. Da kysten gik nordøst fra Cary's Swans' Nest, og han fra sit nordligste punkt på udrejsen utvivlsomt havde set kysten bue mod nordvest og vest fra Fair Ness til King Charles Cape, måtte han naturligt slutte, at havet imellem dannede en rund bugt, som han tegnede den. Trækker man på et godt moderne kort en linje fra Kap Pembroke over Seahorse Point til King Charles Cape og videre rundt om Gordon Bay til Fair Ness og Big Islands sydspids, bliver formen faktisk meget lig Munks fremstilling.

Side 175 (PDF-side 312)
Vi har nu gennemgået hele Hudsonstrædet og Hudsonbugten, som de fremstilles på Munks kort. Vi har ikke tøvet med at gå meget i detaljer. Kortet indtager under alle omstændigheder en særlig historisk plads i disse egnes kartografi: Det er det første offentliggjorte kort over hele bugten og det andet over strædet. Samtidig kan Munks præstation ikke retfærdigt bedømmes uden en omhyggelig og indgående undersøgelse. Resultatet forekommer os at berettige en ærefuld plads blandt det tidlige syttende århundredes kort, både for de mange geografiske træk, som her vises første gang, i hvert fald på offentliggjorte kort, og for den bemærkelsesværdige troskab i mange enkeltheder.

Som allerede nævnt er Munks bog aldrig før nu blevet oversat fra dansk til noget andet sprog. Dens indhold ville sandsynligvis være forblevet ukendt for omverdenen, hvis ikke Isaac de la Peyrère havde indarbejdet et uddrag i sin Relation du Groenlande. Desværre er uddraget fuldt af fejl, hvoraf nogle er meget alvorlige. Skaden kunne dog i vidt omfang være modvirket, hvis han havde gengivet Munks kort, som det stod i Navigatio Septentrionalis. Uheldigvis mente den franske forfatter, at han kunne forbedre Munks arbejde. Han ledsagede sin bog med et kort, ganske vist i hovedsagen en gengivelse af Munks, som han siger, men med betydelige ændringer for at bringe det i overensstemmelse med sine egne misforståelser af teksten. Læseren får ikke dette at vide. Da Munks kort hovedsagelig gennem denne anden udgave, om vi må kalde den sådan, har påvirket den senere kortlægning af egnen, må vi undersøge den nærmere.
La Peyrère synes først, ganske naturligt, at have villet tilføje det net af bredde- og længdegrader, som manglede på Munks kort. Hertil brugte han med rette de oplysninger, han fandt eller mente at finde i Munks tekst. Uheldigvis valgte han ikke de mest pålidelige og gik heller ikke konsekvent frem. La Peyrère forklarer i en

Side 176 (PDF-side 313)
særlig meddelelse sin fremgangsmåde.[1] Kortet omfatter hele Nordatlanten fra Norges og Skotlands kyster til Nordamerika. Han siger, at breddegraderne er tegnet efter oplysninger fra andre kilder om Islands, Spitsbergens og Kap Farvels bredde og efter Munks angivelse af vinterhavnens bredde. De to førstnævnte har ingen betydning for Hudsonstrædet eller Hudsonbugten. Kap Farvel sættes på 60°, nærmere det rigtige end Munks 60½°. Under omstændighederne gør det dog kun ringe forskel, og der er slet ingen grund til at tro, at La Peyrère vidste, at Munk havde nævnt Kap Farvels bredde i teksten. Om vinterhavnen har vi allerede omtalt, at dens bredde, skønt rigtig på kortet, intetsteds nævnes i teksten. Dermed åbnedes mulighed for fejl. La Peyrère synes da også at være blevet'

NOTE 1: »Jeg har tegnet dette kort efter fire bredder, som jeg særlig kendte: Kap Farvels, Islands, Spitsbergens og det sted i Det Christianske Hav, hvor isen standsede kaptajn Munk, og som her er mærket og kaldt Munks vinterhavn. Jeg har taget alle disse steders længder fra meridianen gennem øen Ferro blandt Kanarieøerne efter råd fra den berømte matematiker hr. Roberval og den fremragende geograf hr. Sanson, som jeg har rådført mig med om kortets opbygning. Længden af Munks vinterhavn har jeg kendt mere nøjagtigt end de øvriges gennem en måneformørkelse, som omtales i kaptajnens egen beretning. Han siger, at han så den, mens han var i denne havn, omkring klokken otte om aftenen den 20. december [ny stil] 1619. Efter tabellerne over himmellegemernes bevægelser måtte den vise sig i Paris omtrent klokken tre om morgenen den 21. samme måned. Men da formørkelsen varede tre timer eller mere, og kaptajn Munk ikke siger, om han så dens begyndelse, midte eller afslutning, har hr. Gassendi, som jeg henvendte mig til om denne vanskelighed, og hvis dygtighed er kendt af alle, der holder af de skønne videnskaber, rådet mig til, for at gøre formodningen sandsynlig og undgå begge yderpunkter, at antage, at formørkelsen blev set i Munks

havn mellem begyndelsen og afslutningen, altså omkring midten af dens varighed og omtrent på det tidspunkt, hvor den skulle vise sig i Paris, osv.« — Relation du Groenland, s. a ii b–a iv a.

Side 177 (PDF-side 314)

fejlagtigt underrettet eller at have misforstået sin hjemmelsmand således, at Munk på 63°20′ bredde blev standset af is og måtte overvintre der. Denne forestilling synes at have grebet ham så stærkt, at han, da den ikke stemte med Munks kort, ikke sluttede, at han selv var vildledt, men antog, at Munk groft havde fejlplaceret vinterhavnen. Ud fra denne mærkelige og uberettigede tanke påtog han sig at ændre Munks kort, så det stemte med hans egne fejlagtige forestillinger.

Først flyttede La Peyrère hele Hudsonbugten og Hudsonstrædet, i hvert fald strædets vestlige del, et par grader nordpå. Punktet for Digges Island kom derved på 64°, Mansfield Islands nordende på 65½° osv. Derefter flyttede han vestkysten endnu to grader nordpå i forhold til østkysten. Ved denne forvrængning kom Churchillflodens munding med Munks havn til at ligge omkring 63°30′, fire til fem grader nordligere end på Munks eget kort.

Hvad længden angår, synes La Peyrère ikke at have vidst eller bemærket, at Munk angiver Kap Farvels længde. Han forestillede sig derimod at have et fortrinligt middel til at bestemme den i Munks omtale af formørkelsen. Hans udtryk viser imidlertid, at kendskabet til Munks udsagn var meget mangelfuldt; manglerne udfyldte han med ganske vilkårlige antagelser. Derved fik han Port Churchills længde til 81°30′ vest for Ferro eller 99°10′ vest for Greenwich, næsten fire og en halv grad for vestligt.

Selv om kortet i hovedsagen bygger på Munks, afviger det også betydeligt i andre henseender. Kystens enkeltheder gengives langt fra trofast, og Hudsonstrædets nordkyst er ganske indbildt, tilsyneladende efter forestillinger fra kortet i Bests beretning om Frobishers rejser. Grønland er lånt fra Hessel Gerritsz' kort. Kun tre af Munks stednavne findes hos La Peyrère, naturligvis på fransk: Destroit Christian for Hudsonstrædet, Port d'hyver de Monck for Port Churchill

Side 178 (PDF-side 315)

og Munks navn for Hudsonbugten. Ved det sidste har La Peyrère dog begået en fejl. Munks navn for hele bugten er Novum Mare Christian, men La Peyrère har så at sige delt det i to: Mer Christiane for den nordlige del og Mer Nouveau for den sydlige. Fejlen har overlevet til vore dage og findes stadig på hr. Lauridsens kort i hans udgave af Navigatio Septentrionalis. Ud over de tre nævnte navne har La Peyrère indsat Nouveau Danemarc, som er taget fra Munks tekst.

Havde La Peyrère gengivet kortet, som det var, i stedet for at »forbedre« det således, ville den geografiske videnskab være kommet betydeligt fremad. Hans sammenstilling skabte derimod stor forvirring i Hudsonbugtens kartografi, hvis spor kan følges til slutningen af forrige århundrede. Fremgangsmåden var desuden uretfærdig mod Munk, fordi han ingen steder siger, hvor han afviger fra ham. Da indbildningernes sande karakter blev opdaget, fik Munk derfor skylden.

På det europæiske fastland, hvor La Peyrères bog blev meget kendt både i originalen og i talrige oversættelser, benyttede kartograferne naturligt dens oplysninger, især om Hudsonbugten, uden

mistanke om deres upålidelighed. På meget mange, om ikke de fleste, fastlandskort fra sidste halvdel af det syttende århundrede bygger Hudsonbugten mere eller mindre på La Peyrère. Denne række begynder med Sansons nordamerikakort, Paris 1650. Alle kendetegnes af den store landtunge i bugtens sydvestlige hjørne, begrænset mod vest af en dyb, tragtformet indskæring. Geograferne synes ikke at have kendt Port Nelson eller de floder, som der løber ud i Hudsonbugten, og som antydes på Munks kort. Nogle forestillede sig derfor tilsyneladende en forbindelse med Polarhavet på dette sted. På alle kortene er vestkysten tegnet som hos Munk, eller rettere i La Peyrères udgave: med tre dybe indskæringer, hvoraf den sydligste bærer Munks vinterhavn. Landet omkring dem hedder Ny Danmark, oversat til forskellige sprog. Flere andre af La Peyrères navne genfindes også.

Side 179 (PDF-side 316)

Fastlandets kartografer fik rigtigere oplysninger, da franskmændene besatte den vestlige del af Hudsonbugtområdet fra slutningen af det syttende århundrede til 1713, især gennem hr. Jérémies allerede omtalte afhandling, udgivet i 1720. Den havde intet kort, men oplysningerne fandt snart ind på franske kort og andre, der byggede på dem. Rækken begynder med G. Delisles nordamerikakort, Paris 1722. Ikke blot udelades den store landtunge mod sydvest, hvilket allerede var sket på et kort udgivet af Jaillot i 1719; også Nelson-, Churchill- og Sealfloderne indtegnes under navnene R. de Bourbon, R. de Montou Danoise og R. des Loups marins. På nogle kort står Port de Monc over for Churchillfloden.

Da man fandt, at Munks havn ikke lå på La Peyrères 63°20′, men på 59°, mistede hele denne del af kortet sin troværdighed. Kysten nord for Churchillfloden blev tegnet lige, og dermed gik den tidlige opdagelse og fremstilling af Chesterfield Inlet og Daly Bay i glemmebogen. Nogle fastlandskartografer må samtidig have fået oplysninger fra Munks originale værk, for på flere kort findes træk, som ikke kan være hentet hos La Peyrère. Vi nævnte ovenfor den ejendommelige, ikke eksisterende trekantede bugt på Hudsonstrædets sydside lige inden for indløbet, som La Peyrère ikke gengav. Den vises på flere kort fra første fjerdedel af det attende århundrede, forskelligt ændret, men umiskendelig, under navnet Baye du Sud.[1] Den, der først indførte dette træk, efter vor mening G. Delisle eller hans hjemmelsmand, havde således misforstået Munks beretning. Men da hverken bugten eller navnet står i Relation du Groenland, beviser det, at han må have haft originalberetningen foran sig.

Alligevel ser vi på et kort af d'Anville fra midten af det attende århundrede Port de Monc atter anbragt på 63½° mellem Marble

NOTE 1: Kort med disse træk blev udgivet af Delisle i Paris, Homann i Nürnberg, Schenck i Holland og andre.

Side 180 (PDF-side 317)

Island og Chesterfield Inlet. Måske kan det forklares ved, at opdagelsen eller genopdagelsen af Chesterfield Inlet, så tydeligt vist på Munks kort, fik kartografen til at mene, at denne

kystfremstilling alligevel rummede mere sandhed, end man på det seneste havde tillagt den. Samtidig kendte han måske ikke det stærke bevismateriale, som knyttede Munks vinterhavn til Churchillfloden.

I England synes Munks originale skrift aldrig at være blevet kendt. Så vidt vi ved, omtales det ikke af en eneste forfatter, og heller ikke La Peyrères bog synes kendt før oversættelsen i Churchills Collection of Voyages and Travels fra 1704.

Det tidligste offentliggjorte engelske kort med Hudsonbugten kom i 1625 i tredje bind af Purchas his Pilgrimes. Den berømte matematiker Henry Briggs tegnede det for at vise de hidtidige geografiske opdagelser, som havde betydning for spørgsmålet om en mulig nordvestpassage. Skønt det udkom efter Munks kort, er der intet tegn på, at tegneren kendte dette eller overhovedet vidste, at Munks ekspedition havde fundet sted. En sammenligning er alligevel af ikke ringe interesse.

I Hudsonstrædet mangler hos Briggs det lange kyststykke, som Gerritsz og Munk har indskudt på sydsiden lige inden for indløbet, og Ungavabugten med Akpatok er tydeligt angivet. Men ellers ligner hans kyster kun fjernt den virkelige form og er i det hele klart ringere end både Hessel Gerritsz' og Munks, som i vidt omfang byggede på selvsyn. Ingen havde siden Hudson besøgt Hudsonbugtens eller James Bays østkyst. Hos både Briggs og Munk må disse dele derfor hovedsagelig være lånt fra Hessel Gerritsz. Ved James Bays vestkyst er der dog en vigtig forskel. Hessel Gerritsz sætter bugtens vestlige hjørne, Kap Henrietta Maria, Hudsons yderste punkt, omkring 60°, men hos Briggs står det

Side 181 (PDF-side 318)

på 56°30′, naturligvis efter formodning, utvivlsomt fordi Briggs havde grund til at betvivle Gerritsz' nøjagtighed her. Selv således ligger punktet omtrent 100 miles for nordligt. Derfor ses også hos Briggs en betydelig, ganske opdigtet landtunge vest for James Bay, ligesom hos Munk. Fejlen har i begge tilfælde den ovenfor forklarede årsag. Hos Briggs er landtungen dog langt mindre, dels fordi han halverede Gerritsz' fejl, dels fordi rigtigere oplysninger fra Buttons ekspedition lod ham sætte både Port Nelson og Kap Tatnam næsten på deres rette bredder. Den store tragtformede indskæring til Port Nelson på Munks kort bliver derved langt mindre og rigtigere hos Briggs.

Vi har foreslået, at Munk gennem Watson eller på anden måde kan have fået oplysninger om Buttons ekspedition. Men en sammenligning med Briggs viser afgørende, at Munks vestkyst af Hudsonbugten ikke byggede på oplysninger fra den kant. Purchas antyder klart, at Briggs' kort i vidt omfang byggede på, eller ligefrem gengav, »Hubert's Platt«. Alligevel er kystlinjen om Hudsonbugten ganske forskellig fra Munks. Hos Briggs står i stedet for Churchill Bay en bred, i virkeligheden ikke eksisterende fjord ved navn Hubbart's Hope. Nord for den buer kysten mod nordvest, omtrent som i naturen, men intet ligner Munks to indskæringer, hvoraf den nordligste utvivlsomt er Chesterfield Inlet; heller ikke Daly Bay er vist. På nordkysten angives både Buttons Ne Ultra og indløbet til Foxe's Channel, opdaget af Baffin. Ingen af delene antydes hos Munk. Havde Munk her bygget på oplysninger fra Buttons ekspedition, måtte vi vente Chesterfield Inlet

hos Briggs og Buttons Ne Ultra hos Munk. Sammenligningen fastslår derfor Munks korts selvstændighed.

Side 182 (PDF-side 319)

Resultatet styrkes ved sammenligning med de næste engelske kort: James', udgivet 1633, og Luke Foxes fra 1635, begge bygget på tegnernes egne kystundersøgelser i 1631–1632. På begge står Kap Henrietta Maria rigtigt, og der er intet spor af Briggs' opdigtede landtunge, som ikke vender tilbage på senere engelske kort. På begge og på alle senere engelske kort tegnes Churchill Bay nogenlunde rigtigt. Men ingen af de to viser nogen dyb fjord på vestkysten eller Daly Bay. Ingen henviser til Munk eller gengiver træk, som først sås hos ham; heller ikke på andre engelske kort fra det syttende århundrede har vi fundet noget sådant.

Først i det attende århundrede, efter gengivelserne af La Peyrères kort i Churchills samling, viser der sig henvisninger til Munk på engelske kort. På Herman Molls store, udaterede nordamerikakort, tilegnet lord Somers, hedder Churchillfloden således »Munck R.«. Alligevel står »Her overvintrede J. Munk år 1619« ved kysten på 63°, og navnet »New Denmark« står samme sted. Tegneren, der sandsynligvis lånte dette fra et fastlandskort, vidste tydeligvis ikke, hvorfor franskmændene havde kaldt Churchillfloden Munks flod. På et senere kort af samme tegner erstatter Churchill River navnet »Munck R.«, mens indskriften bliver stående samme sted. Hos R. W. Seale kaldes en fjord på 65° »Munk's R.«. Her ses også »South Bay«, men fejlagtigt ved en fjord betydeligt vest for Kap Hope's Advance.

I Th. Jefferys American Atlas fra 1775 findes et Hudsonbugtkort, nr. 5–6, med navnet »Danish or Churchill River«. Navnet »South Bay« bruges om hele den store udvidelse af Hudsonstrædet inden for Kap Chidley. Denne anvendelse kunne passende genoplives til ære for Munk, da det ville være praktisk med et navn for denne nu navnløse udvidelse. I samme atlas findes Samuel Dunns kort over det britiske rige i Amerika, nr. 8, hvor navnet »Churchill, or Danish R.« efterfølges af »hvor Jn. Munk overvintrede i 1619«.

Side 183 (PDF-side 320)

På nogle kort bruges Munks navne ganske vilkårligt. Eksempelvis står der ved et farvand nær Baffinbugten på Middletons Chart of Hudson's Bay fra 1743: »Det Christianske Hav, således kaldt af danskeren John Munk i året 1691« [således i teksten]. »New Denmark« findes undertiden ligeledes fejlplaceret.

Da englænderne atter besatte Hudsonbugtområdet, gik de franske og i det hele taget ældre stednavne naturligt efterhånden af brug. Nogle overlevede dog en tid ved siden af de engelske, og Munks navne forsvandt gradvist fra kortene. Vi har nævnt nogle på kortet til A. W. Graahs rejse til Østgrønland. Det forklares let ved, at Graah var dansk og særlig kendte den ældre danske litteratur om arktisk geografi. Det seneste eksempel på et af Munks navne, vi har bemærket, er Süd Bay som alternativt navn for Ungavabugten på C. F. Weilands nordamerikakort, Weimar 1846.

Til slut må vi omtale et punkt, som burde være behandlet før, men tilfældigvis er forbigået. På Munks kort står navnet Munckes Winterhauen langs vestkysten af den indskæring, vi har beskrevet som tragtformet. Placeringen kan let få den, der ikke kender teksten og træsnittet af havnen, til at tro, at navnet gælder selve indskæringen, især fordi et skib er tegnet i dens munding. Hos La Peyrère står den tilsvarende indskrift lige under det rigtige sted, men sådan, at den let kan forstås som gældende et punkt nær tragtindskæringens munding. Her vises desuden to skibe, mens alle Munks øvrige skibsbilleder udelades. Om La Peyrère selv nærede en sådan misforståelse, kan vi ikke afgøre. Stedet, hvor skibene vises, ligger efter hans skala på 63°20′.
Samme mangel på præcision ses i de forskellige gengivelser af La Peyrères kort, undtagen i første bind af Churchills samling. Her står »Her overvintrede Munk« under den tragtformede indskæring og viser tydeligt,

Side 184 (PDF-side 321)
at oversætteren opfattede havnen som beliggende i denne indskæring. Kortet hører til oversættelsen af Hulsius' 26. rejse, se side lxi og cxvi. Men på den kopi af La Peyrères kort, som ledsager sidstnævnte, står indskriften »Haafen alwo Cap Munck überwintert« — »Havn, hvor kaptajn Munk overvintrede« — som på originalen.
[Originalen afsluttes med et dekorativt ornament.]

Side 185 (PDF-side 322)
Register
[Henvisningerne nedenfor gælder originalens trykte sidetal. »n.« betyder note. Opslagsorden og stednavne følger originalen.]
Akpatok, 20 n., 91, 92, 93, 157, 160, 180.
Aleckenes eller Alkenes, 20, 91, 92, 93, 94, 157, 160.
Allen, 57, 131.
Anville, d', 179.
Asher, George, lxxii, lxxviii.
Baffin, William, lxxxiv, lxxxv, 151, 173.
Baia dus Medaus, 151, 152.
Barrow, sir John, lxviii n., cxvii, 107.
Bay, Jens Munk's, 51, 125.
Baye du Sud, 179.
Bell, C. N., 109, 115, 117.
Bell, Robert, 116 n.
Beluga, 24, 112.
Best, George, 75, 77.
Big Island, 163, 164, 165, 174.
Briggs, Henry, lxxxvii, 141, 142, 151, 171, 180.

Brock, Hans, xvii, cix, cxvi, 25, 26, 37, 112, 169.
Bullock, kaptajn, lxxxvii.
Button Islands, 79, 155.
Button, sir Thomas, lxxx, ciii, 109, 114, 137, 138, 142, 143.
Bylot, Robert, lxxxiv, lxxxv.
Cape Best, 75.
Cape Charles, 98.
Cape Digges, 98.
Cape Farewell, 7, 8, 9, 67, 69, 70, 72, 73, 149.
Cape Fullerton, 172, 173.
Cape Henrietta Maria, 167, 170, 180, 182.
Cape Hope's Advance, 90, 157, 160.
Cape, King Charles's, 165, 174.
Cape Merry, 113.
Cape Merry's Rock, 111.
Cape Pembroke, 174.
Cape Resolution, 161.
Cape Southampton, 172, 173.
Cape Tatnam, 169, 181.
Cape Tordenskjold, 68.
Cape Warwick, 76.
Cape Wolstenholme, 161.
Cartier, Jaques, lxxv.
Cary's Swan's Nest, 53 n., 128, 173, 174.
Caspersen, Casper, kirurg, cvii, 36, 37, 38, 41, 122.
Chamberlain, John, nyhedsskribent, cxiv.
Chappel, E., 127 n., 131.
Charles Island, 22 n., 98, 159.
Chesterfield Inlet, 107, 171, 172, 180.
Christian IV af Danmark, xv, xxvi, xlix, 64.
Christy, Miller, 118 n., 137 n.
Churchill Bay, 141, 142, 144, 182.
Churchill Harbour, se Port Churchill.
Churchill River, 107, 182; se også Port Churchill.
Clerk of California, The, 69, 83, 116 n., 134.
Coats Island, 128, 174.
Coats, W., 81, 85, 98.
Corte Real, Gaspar, lxxiii.
Dalsfjord, 57 n., 131.

Daly Bay, 172.
Danish River, 182.
Davis, John, lxxiv, 76.
Davis Strait, 8, 70, 71, 75.
Delisle, G., 179.
Destroit Christian, 177.
Dieffuels Hug, 28, 115.
Digges Islands, 22 n., 54 n., 98, 99, 129, 148, 166.
Digses Eyland, 22, 23, 53, 96, 101, 128; se også Mansfield Island.
Eclipse of the moon [måneformørkelse], 34, 118, 176 n.
Ekkertaujok, 20 n., 91, 92, 157.
Elfsborg, belejringen af, xviii.
Enhjörningen, cv, 5, 23, 34, 124; kanonerne fra, 27, 37, 123, 133, 134, 135.
Evans Inlet, 174.
Færöe, 7 n., 65.
Fair Ness, 165, 174.
Fairway Island, 172.
Ferröe, 7, 65.
Fisher's Strait, 172.
Forster, J. R., lxviii n., 117.
Side 186 (PDF-side 323)
Fox Channel, lxxxv, xciv, 139.
Foxe, Luke, cxiv n., 114 n., 118 n., 142, 143, 182.
Fretum Christian, 10, 22, 75; se også Hudson's Strait.
Fretum Hotson, 10; se også Hudson's Strait.
Fretum Regis, 8, 70, 71, 75.
Frobisher, sir Martin, lxxiv.
Frobisher's Bay eller Strait, 9 n., 73, 74.
Gabriel Sound, 74, 152, 161.
Gerritsz, Hessel, c, 148, 149, 150, 152, 153, 155, 156, 157, 160, 164, 166, 167, 177, 180.
Gibbon, kaptajn, lxxxiv.
Gordon, A. R., 113 n.
Gordon Bay, 174.
Gordon eller Gourdon, William, cii, cix, 43, 61, 69, 73, 88, 89, 94, 125, 145.
Graah, A. W., 74 n., 75, 183.
Green Island, 93, 157.
Greenland [Grønland], 151.
Hakluyt, R., lxxiii.
Hall, James, xxx.

Hall's Island, 73.
Hansteen, Chr., 72 n.
Haresund, 19, 84, 161, 163.
Harsont, 161.
Hatton's Headland, 10 n., 75.
Hawkeridge, William, lxxxvi.
Holberg, l.
Holm, G., 68.
Homan, J. B., 179 n.
Hope's Advance Bay, 91, 92, 157.
Hopes Checked, lxxxii, 144.
Hotson Strait, 9, 10; se også Hudson Strait.
Hubbart's Hope, lxxxii, xcv, 140, 141, 142, 181.
Hubert, Josias, lxxxii, 141, 143, 181.
Hudson, Henry, lxxviii, 18 n., 77, 157.
Hudson's Bay, lxxv, 102.
Hudson's Strait, lxxi, 9, 10, 73, 74, 76, 79, 154.
Hutchins, Thomas, 135.
Icebergs, formation of [isbjerges dannelse], 118.
Icy Cove, 19 n., 85, 86, 87, 163.
Iisefjorde, 9, 74, 152.
Iisver, 22, 54, 96, 97, 100, 130, 159.
Ilha de Fortune, 152, 155.
Isles de Resolution, 137 n.
Jackman's Sound, 15 n., 162.
Jaillot, 179.
James' Bay, 167, 170, 180.
James, Thomas, 142, 182.
Jeffery, Th., 182.
Jensen, Rasmus, præst, cvii, 35, 36, 37, 39, 60.
Jérémie, 130, 132, 179.
Joris, Carolus, xliv.
Karmsund, 6, 65.
Karsund, 65.
Kildin, xvii, xxiv.
King Charles' Cape, 165, 174.
King's Foreland, 158.
Knight, John, lxxvii.
Kohl, dr., lxxii.

Kolde Hug, 53, 127, 173.
Koldenes, 97, 164, 165.
Kolguew Island, xvi.
Labrador, 153, 156, 160.
Lamprenen, xxi, xlviii, cvi, 5, 15, 17, 24, 50, 104, 111.
La Peyrère, xxxvii, xlix, lviii, 83, 117, 120, 175, 178.
Lauridsen, P., xxxvii, lvii, xcviii, cviii, 76, 81, 85, 91, 92, 98, 100, 101, 108, 178.
Lind, H. D., xiii n., liii n.
Lock's Land, 9 n., 73.
Lomblis Strait, 9, 10, 76, 79.
Löve, den röde, xviii.
Lumley's Inlet, 9 n., 74, 76, 79.
Magnetic variation [magnetisk misvisning], 8, 9, 40, 54, 71, 122.
Major, R. H., xxxi.
Manoteousibi, 132, 133.
Mansell Island, 102 n.
Mansfield Island, 22 n., 101, 102, 128, 167.
Markham, sir Clements, lxxvii.
Mer Christiane, 178.
Mer Nouveau, 178.
Meta Incognita, 100, 166.
Middle Savage Islands, 81.
Middleton, C., 183.
Mistaken Strait, 77.
Munck, se Munk.
Munckenes, se Munkenes.
Munckes Bay, Jens, 51, 125.
Munckes Vindterhaffn, Jens, 23, 183.
Munk, Erik Nielsen, vii, viii, xiii.
Munk, Erik Nielsen, den yngre, cxvi, 42.
Munk, Jens Eriksen: familie og barndom, vi–ix; oplevelser i Brasilien, ix–xiii; tidligste foretagender, xiii–xiv; rejser til Novaja Zemlja, xv–xviii; tjeneste i krigen med Sverige, xviii–xxi; rejse til Spanien og Rusland, xxii–xxiii; forfølger sørøvere osv., xxiii, xlvii; interesserer sig for hvalfangst, xxiv–xxvi;
Side 187 (PDF-side 324)
ekspedition til Hudsonbugten, xxxiii–xxxv; planlagt anden rejse, xxxv–xliv; beskæftigelse 1621–1625, xliv–xlvii; tjeneste i Trediveårskrigen, xlvii–xlix; død, xlix–liv. Instruks for ekspeditionen 1619, xcvii, 136–146; manuskript, 60–64; kort, 146–183.
Munk, Niels, vi.

Munk, Niels Eriksen, xvii, xxiii.
Munkeness, 10, 11, 55, 74, 75, 79, 131, 155, 161, 163.
Munk's Cove, 114.
Munk's River, 182.
Musketo Point, 28 n., 115.
Narwhal [narhval], cv.
Navigatio Septentrionalis: udgaver og oversættelser, lv–lxvii, cxviii; manuskript, 60.
Nelson River, 141, 169.
Ne Ultra, Buttons, lxxxiii.
Nevill Bay, 171.
New Denmark, 178, 182, 183.
Nolk, Anders, xvii, xviii.
Nörreland, 24, 106.
North Bay, 19 n., 85, 163.
Nottingham Island, 98, 99, 100, 130, 166.
Nova Dania, 22, 23, 102.
Nova Zemblia, xv, xvii.
Novum Mare, 22, 102.
Novum Mare Christian, 102, 178.
Nouveau Danemark, 178.
Nyerup, R., lxvii, 64 n.
Old Fort (Churchill), 114.
Origanus, David, 71, 119, 145.
Petersen, Jan, cix, cxvi, 25, 42, 112.
Pilots, Munk's [Munks lodser], cix, 3, 20, 89; se også H. Brock, W. Gordan, J. Petersen og J. Watson.
Pirates in the North Sea [sørøvere i Nordsøen], xxiii.
Port Churchill, 23 n., 106, 109, 110, 111, 112, 114, 117, 168.
Port de Monc, 179.
Port d'hyver de Munck, 177.
Port Nelson, 169.
Prickett, Abacuck, 18 n.
Prince of Wales' Fort, 114.
Prince of Wales' Island, 97, 158.
Promise Island, 172.
Ptarmigan [rype], 30 n., 117.
Ranken Inlet, 171.
Ravn, E., 75, 85, 101, 107.
Rensund, se Rinsund.
Resolution Island, 10 n., 76, 77, 154.

Richardson, sir John, 114, 134.
Rinsund, 15, 82, 161, 162.
Rivière Danoise, 132, 133, 179.
Rivière de Bourbon, 179.
Rivière de Monc, 132, 179.
Rivière du loup marin, 134, 179.
Robson, J., 109, 134, 135.
Roe's Welcome, lxxxiii, xcv, 172.
Rothe, C. P., lxvii.
Rundall, Th., lxxxvi.
Russian glass [russisk glas], 19, 84.
Rype, 30 n., 117.
St. Mary's Rock, 23 n., 111.
Salisbury Island, 98, 99, 100, 130, 166.
Sanson, N., 179.
Schenck, Th., 179 n.
Schlegel, J. H., xxxii, li, 64 n.
Seahorse Point, 174.
Seale, R. W., 182.
Seal River, 179.
Severn River, 108.
Skudenes, 6, 65.
Slange, N., xviii, xix, xx, xxviii, xxxii, l, cvi.
Snee Öeland, 21, 91, 93, 157.
Söndfiord, 58 n., 131.
Söster, 22, 54, 96, 98, 129.
South Bay, 182.
Stygge, Maurits, cvii, 11 n., 38, 43, 79.
Süd Bay, 183.
Sundfiord, 57, 131.
Sydernes, 97, 158, 160.
Syderö, 7, 65.
Synder Bugt, 21, 92, 93.
Umfreville, E., 116 n.
Ungava Bay, 20 n., 21 n., 92, 93, 156, 157.
Upper Savage Islands, 85.
Warwick Foreland, 76.
Watson, cii, cix, cxv, 45 n., 73, 86, 89, 105, 125, 169, 172.
Weiland, C. F., 183.

Weymouth, George, lxxvi, 76.
Whalefishery [hvalfangst], xxiv, xxvi.
Whitbourne, Richard, xcii n.
White Strait, 19 n., 86.
Wolstenholme, sir John, lxxxvii, lxxxix.

Uden trykt sidetal (PDF-side 325)

London: Trykt hos Bedford Press, 20 og 21, Bedfordbury, W.C.

Blank side (PDF-side 326)

[Blank side.]

Uden trykt sidetal (PDF-side 327)

[Ingen bogtekst. Et delvist læseligt rundt stempel med ordet »Calcutta«.]

Uden trykt sidetal (PDF-side 328)

[Stempel: »ABU SALAM ZAMADER«. En mindre stempellinje nedenunder kan ikke læses sikkert. Ingen bogtekst.]

Bind II er oversat til og med bogens afslutning og register. Sidehenvisningerne følger originalen.