

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



43. årgang

Nr. 3 - august 2010

ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Laugets mangeårige formand, Poul H. Beck, har på grund af arbejdspress valgt at trække sig fra posten inden generalforsamlingen i april 2011. Bestyrelsen har den 11. august 2010 foretaget en ny konstituering, således at næstformanden, Niels Probst, er indtrådt som formand. Poul Beck varetager fortsat aktiviteterne i arresthuset og Laugets hjemmeside.

Arrangementer 2010-2011

Laugets medlemsmøder starter 1. september 2010. Medmindre andet annonceres, afholdes møderne på Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, Christianshavn. Der vil undtagelsesvis kunne forekomme flytning eller ændring af mødernes emner, men normalt ikke af mødernes dato og tidspunkt.

Foreløbig er der planlagt følgende møder:

Onsdag den 1. september 2010 kl. 19.30: Foredrag ved afgående formand for OMBL Poul H. Beck om modellen af DANNEBROGE. Evt. besøg på det Kgl. Biblioteks særudstilling om flåden i 1700-tallet, hvor modellen, hvis den bliver klar, vil være udstillet august/september 2010.

Onsdag den 6. oktober 2010 kl. 19.30: Gæsteforedrag ved cand.mag. Søren Nørby om Marinens Biblioteks digitale billedarkiv eksemplificeret med historien om ubåden DYKKERENS forlis den 9. oktober 1916.

Onsdag den 3. november 2010 kl. 19.30: Gæsteforedrag ved Poul Darnell, der vil tale om Ole Rømer, som i slutningen af 1600-tallet og begyndelsen af 1700-tallet forskede i både himmellegemernes bevægelser og udregning af skibes læster i forbindelse med Øresundstolden.

Fredag den 3. december 2010 kl. 19.30: Julearrangement.

Onsdag den 5. januar 2011 kl. 19.30: Gæsteforedrag ved Jørgen Skovsende, som vil tale om det danske Trankebar i Indien.

Onsdag den 2. februar 2011 kl. 19.30: Gæsteforedrag ved Jakob Seerup, der vil tale om flådens hjælpeskibe og mindre fartøjer i 1700-tallet.

Onsdag den 2. marts 2011 kl. 19.30: Om modelbyggerkonkurrence og modeludstilling.

Torsdag den 7. april 2011 kl. 19.30: Generalforsamling.

Tirsdagsmøderne starter tirsdag den 31. august 2010 kl. 19.00 i laugets lokaler i Arresthuset, Nyholm, hvor der vil blive startet 2-3 nye projekter. Nye og gamle medlemmer er altid her velkomne til modelsnak og til at søge relevante ideer, råd og vejledning. På disse tirsdage kan man altid regne med, at der er medlemmer til stede i tidsrummet kl. 10-21. I det nærliggende cafeteria er der for laugets medlemmer mulighed for morgenmad, frokost og aftensmad til rimelige priser. Nærmere orientering v/ Poul Beck, tlf. 43903329.

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



43. årgang

Nr. 3 - august 2010

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet

ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til sekretæren Pia
Kvistgaarden: e-mail
kvistgaarden@familie.tele.dk eller
tlf. 2245-3354

ORLOGSMUSEETS

MODELBYGGERLAUG

Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Niels
Probst e-mail:
nmprobst@sol.dk eller
tlf. 4586-6983

Redaktion: Niels M. Probst (ansv.h.)
Vallerød Banevej 50
2960 Rungsted Kyst
Tlf. 4586-6983
e-mail: *nmprobst@sol.dk*

Layout: Tom Wismann
e-mail: *twismann@mail.dk*

Tidsskriftet udkommer fire gange
årligt.

Artikler og anmeldelser, der ønskes
optaget i tidsskriftet, sendes til
redaktionsadressen. Sidste frist
for indlevering af stof er den 10.
i månederne januar, april, juli og
oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig
kildeangivelse.**

Tryk:

Glumsø Bogtrykkeri A/S
Tlf.: 5764-6085, ISO 14001,
Svanemærkelicens 541-445

INDHOLD

Artikler:

Malacca 1606 3
Pedro de Quintanilha e Mendonça

E-13 forlis 37
Søren Nørby (red)

Model af Venetiansk galej 44
Poul Grooss

Forside

Gibraltar 1607, Cornelis Claez van
Wieringen, ca. 1621, Rijksmuseum

Redaktionen:

Billedet forestiller eksplosionen på det spanske flagskib SAN AUGUSTÍN under slaget ved Gibraltar i 1607. En hollandsk mod en iberisk flåde, forskellen på flagskibenes størrelse fremgår tydeligt. Slagets udfald - den spanske flåde blev overrasket i havn og udsløjet - minder om begivenhederne ud for Malacca d. 27.-28. oktober 1606.

MALACCA 1606

Tre søslag mellem portugisere og hollændere i strædet

*Pedro de Quintanilha e Mendonça**

Introduktion

I 1606 fandt en række søslag sted i strædet ud for Malacca mellem portugisiske og hollandske flåder. Det første endte uafgjort, det andet var en klar sejr til hollænderne, mens det tredje og sidste slag endte med en sejr til portugiserne. Imidlertid var det interessante ikke så meget selve udfaldet som slagenes gang, som vi skal se. Måden de to parter udkæmpede søslagene er ganske afslørende for portugisernes og hollændernes forskellige tilgang til søkrig og forklarer måske også hvorfor portugiserne hurtigt blev udkonkurreret på det maritime område af deres nordeuropæiske fjender, englænderne og hollænderne. Med udgangspunkt i vol. V af kommandør Saturnino Monteiros værk *Batalhas e Combates da Marinha Portuguesa*¹ (den portugisiske marines søslag og træfninger), som omhandler perioden 1603-1625, vil de tre søslags forløb blive beskrevet og den portugisiske flåde sat i perspektiv sidst i denne artikel.

I 1606 fandt en anden begivenhed sted ud for Lissabon. Efter en ni måneders retursejlsads fra Cochin i Indien sank

karakken NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES i september ud for fortet São Julião da Barra, ved den brede og tilsyneladende ligetil, men i virkeligheden forræderiske og ganske krævende indsejling til Portugals hovedstad. Et vrage, kaldet SJB2 men også kendt under navnet *Pepper Wreck*, er blevet udgravet på stedet i 1996-2000 og er med stor sikkerhed resterne af NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES. Vraget er blevet grundigt undersøgt,² og en række modeller af skibet er blevet udført i Portugal og i udlandet.³ Vi begynder derfor med kort at se på dette vrage fra 1606 og de portugisiske skibstyper — *naus* og *galeoner* — som deltog i de tre søslag ud for Malacca samme år.

NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES havde en køl på 18 *rumos* (27,72 m), en længde på ca. 40 m og kunne laste 600 tons (den portugisiske *tonel* var en tønde på 1,54 m i højden, med en diameter på 1,02 m og en kapacitet på omtrent 1m³). Dens vægt var ca. 400 t og det maksimale deplacement var 14-1600 t; sejlarealet har været ca. 13-1400 m². Dets skelet var bygget af korkeg (*Quercus suber*), som samtlige portugisiske forfattere om emnet i samtiden⁴ var enige om var bedst egnet til formålet pga. sortens

De portugisiske galeões og naus da índia

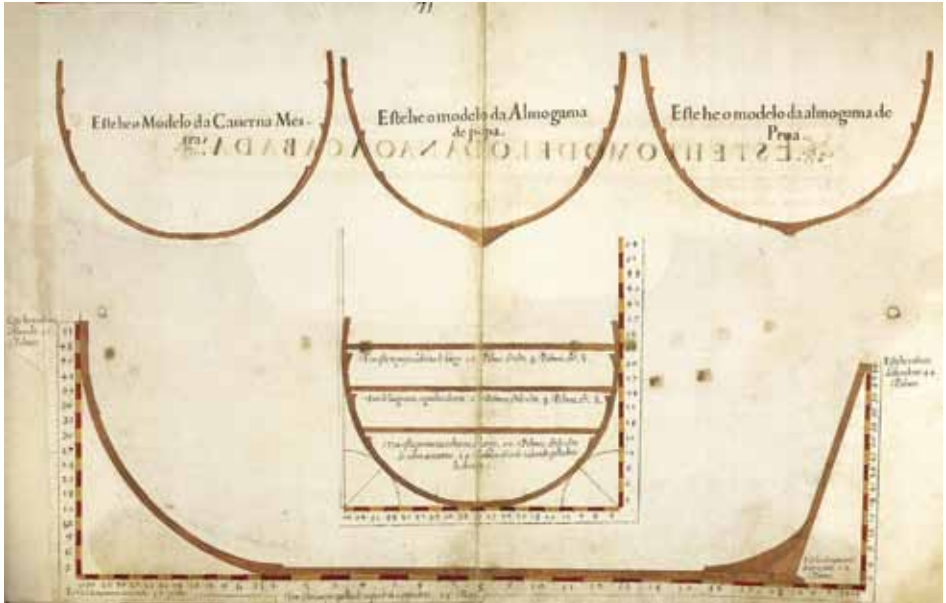
I slutningen af det 16. århundrede, da personalunionen med Spanien siden 1580 havde bragt Portugal i krig med både England og Holland, fandt der mindeværdige slag sted i europæiske farvande og i Atlanterhavet, hvor de portugisiske *naus* (karakker) og *galeões* (galeoner) gang på gang gav prøver på hvor solidt de var bygget - og hvor dårligt de sejlede mod vinden.

Et godt eksempel på det første er galeonen SÃO MATEUS. Under søslaget ud for Azorerne i 1582, hvor 33 skibe

(heraf syv portugisere) under den spanske markis af Santa Cruz⁵ kæmpede mod en fransk flåde på 56 fartøjer under Strozzi, udfordrede SÃO MATEUS på 750 tons i ensom majestæt hele den franske flåde, blev omringet af fem franskmænd (herunder flagskibet og greven af Brissacs skib) og endte slaget uden hverken master eller rigning men flydende og uindtaget. Franskmændenes erobrede flagskib blev efter slaget ført til Lissabon som trofæ, efter at Strozzi selv var blevet henrettet.

Portugals bidrag til Den Spanske Ar-

Tegninger til en nau med en køl på atten rumos, i Manuel Fernandes' Livro de Traças de Carpintaria (1616). Denne længde passede til en nau på sekshundrede tons. N. S.R.A DOS MÁRTIRES var netop sådan en nau på godt 600 tons; større naus var imidlertid ved at være regelen i begyndelsen af 1600-tallet.





”Dette er modellen af den færdige nau” i Manuel Fernandes’ *Livro de Traças de Carpintaria* (1616). En nau på 600 tons havde mindre end en snes kanoner. MADRE DE DEUS på 900 tons var dog bevæbnet med hele 32 kanoner i 1592.

mada seks år senere bekræftede dette indtryk, da Portugals eskadre på ti *galeões* viste sig ikke kun på papiret men også i praksis at være langt den mest kampsterke enhed i armadaen. De ti portugisiske galeoner i Den Spanske Armada var involveret i kamphandlingerne fra Plymouth til Gravelines i en sådan grad, at slaget næsten kunne siges at have stået mellem England og Portugal. Både armadaens flagskib SÃO MARTINHO⁶ og især Recaldes skib SÃO JOÃO, som tog imod en ualmindelig hård omgang afstraffelse mod både Drakes, Frobishers og Hawkins’ eskadrer, bør nævnes som eksempler på hvad den portugisiske højsøflåde var bygget til

at kunne tåle.

Mange andre skibe og mindre træfninger i den periode fortjener at blive mindet, og vi kan udlede meget af eksempelvis kampene mellem MADRE DE DEUS og syv engelske kaperskibe i 1590, igen MADRE DE DEUS og fire englændere i 1592 eller CINCO CHAGAS (ikke at forveksle med det mere berømte skib af samme navn beskrevet nedenfor) og tre englændere i 1594 (alle ud for Azorerne). På samme måde som Toledos portugisiske galeon SÃO FILIPE i Gravelines havde holdt stand alene mod stort set hele Seymours eskadre selv efter den var løbet tør for ammunition, viste disse portugisiske *naus da Índia* sig stort set umulige at



Livro de Traças de Carpintaria (1616). Galeonen var i højere grad et ægte krigsskib: lavere, slankere og i princippet hurtigere og med flere kanoner end en nau. Portugisiske galeoner var dog aldrig så gode sejlere som deres hollandske fjenders.

sænke eller indtage for fjenden. Hvad var årsagen til dette?

Sandheden er at 1500-tallets skibsartilleri generelt var utilstrækkelig til at sænke skibe; det bedste man som regel kunne håbe på var at ødelægge fjendens sejl, master og rigning og dermed få det taktiske overtag. Hertil fortjener tykkelsen på skibenes skrog igen en bemærkning. Fernando Oliveira i *Livro da Fábrica das Naus* anbefaler planker på minimum fire *dedos* (9,8 cm) eller det samme som de tykkeste fundet hidtil på et spansk skib; Manuel Fernandes nævner planker op til

12,5 cm eller næsten dobbelt så tykke som på et gennemsnitligt spansk skib;⁷ med sine 11 cm's skibssider lå NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES midt imellem disse tal. Kun på klos hold — eller efter mange timers beskydning, som i ovenstående eksempler — ville selv svære skibskanoner i begyndelsen af 1600-tallet kunne anrette skade af betydning på sådanne skrog.

Siden midten af 1500-tallet havde portugiserne desuden bygget store skibe i Indien af det lokale teaktræ (*Tectona grandis*), som havde vist sig at være bedre end skibene bygget i

Portugal, både på grund af træsortens hårdhed, men også på grund af dens høje naturlige olieindhold, som bl.a. gør det vejrbestandigt og beskytter mod skadedyr i træet. Det berømte CINCO CHAGAS, søsat i 1560 og opbragt i 1585 efter at have gennemført ti retursejladser til Indien og tjent som flagskib for fem vicekonger, var netop sådan en *nau da Índia*, bygget på værftet i Daman [*Damão*] nord for Bombay;⁸ dens ti retursejladser til Indien blev aldrig overgået, men skal ses i forhold til, at skibe bygget i Europa kun holdt til 3-4 retursejladser. Som et kuriosum kan det nævnes at Filip 2. af Spaniens kiste i 1598 blev lavet af tømmer fra kølen af dette navnkundige portugisiske skib.

Også i kamp viste de i Indien byggede skibe sig overlegne, da teak ikke splintrer under kanonild — splintrende træ var som bekendt hovedårsagen til skader under artilleridueller til søs på den tid. Vedligeholdelsesmæssigt har teak desuden den fordel, at det ikke tærer på jernsøm, modsat egetræ med dets høje tanninindhold. Mahogni, som spanierne i Den Nye Verden i et vist omfang brugte til skibsbygning, har i øvrigt visse af de samme fordele som teak.⁹

I løbet af det 16. århundrede var de portugisiske skibe blevet stadigt større: ca. 1580 skrev Fernando Oliveira i *Livro da Fábrica das Naus* at skibe på 800-1000 tons ikke var

ualmindelige, og større *naus* skulle siden blive søsat. De var bygget med ganske høje for- og agterkasteller (jf. s. 6), hvorfra de mange musketerer de transporterede kunne få bedre skudhold mens marinesoldaterne ombord forsvarede skibet eller entrede fjenden.¹⁰ Prisen portugiserne betalte for deres højere fribord og kasteller var skibe som var mindre manøvreedygtige end deres nordeuropæiske fjenders. Dette skyldtes bl.a. deres skibes større bredde i forhold til længden samt afdrift, den kraft som vinden udøver på skroget oven vande, som påvirker skibets faktisk sejlede kurs så det uanset den styrede kurs (stævnens retning) samtidig driver sidelæns over havbunden. Denne kraft er naturligvis stærkest på halvvind (vind der blæser vinkelret på skibets kurs), men selv med vinden agten for tværs og særligt foran for tværs, altså på kryds i modvind, var de portugisiske *naus da Índia* og *galeões* med deres høje profiler håbløst dårligere sejlere end hollændernes gode luvholdere, og de kunne på ingen måde følge med disse mod vinden.

I betragtning af 1500-tallets ineffektive skibsartilleri synes marinesoldater til entring af fjenden måske i første omgang at være en sund strategi. Men for at få plads til marinesoldaterne måtte man ofre sømænd. Dette førte til at de portugisiske skibe normalt var bemanded med færre sømænd end

ellers mindre engelske og hollandske skibe. Følgelig var de som hovedregel også langsommere til at udføre manøvrer end deres fjenders skibe. Kort fortalt var de portugisiske skibe altså særdeles stærke i nærkamp én mod én, men ude af stand til at indhente en flygtende flåde — eller selv flygte fra en overlegen flåde.

Optakten til slagene i 1606

I 1594 havde Filip 2. dekretet en

embargo mod Nederlandene. Portugal måtte modvilligt lukke sine havne for de hollandske storkøbmænd som sejlede til Lissabon efter krydderier fra Østen. Det fik det utilsigtede resultat at allerede i 1598 blev fem hollandske flåder med i alt 22 skibe sendt til Indien for privat kapital for selv at importere krydderierne.

I begyndelsen var portugiserne ikke klar over hollændernes tilstedeværelse

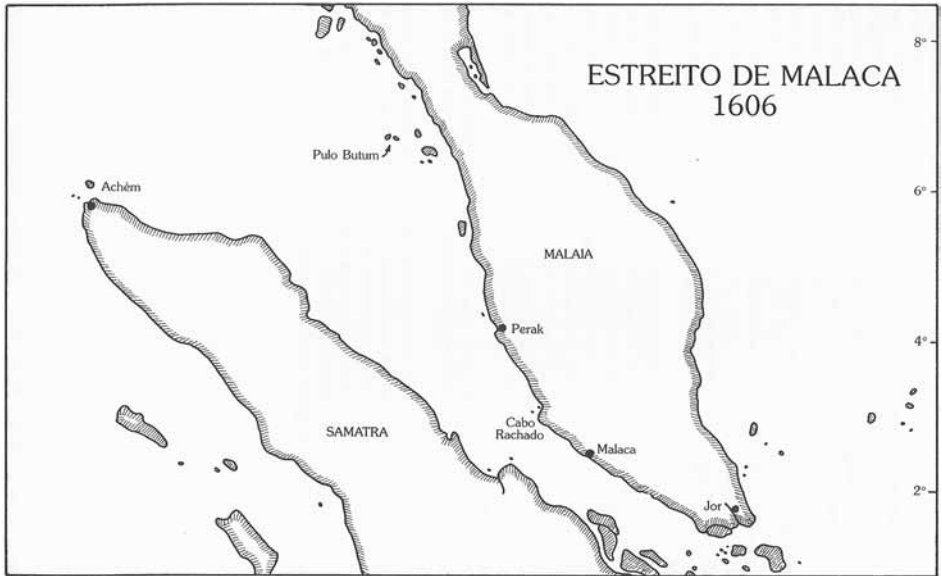
Portugisisk fusta afbildet i Jan Huygen van Linschotens Itinerario (1596, oversat til engelsk i 1598). Linschoten havde været i Indien i 1583-89, hvor han kopierede en række portugisiske kort, anvisninger i sejlads m.m.. Efter sin hjemkomst fik han udgivet tre værker om sin rejse, som med sine udførlige kort og beskrivelser inspirerede de hollandske og engelske storkøbmænd til at sejle på Østen.



i Asien. De store naus afsejlede derfor som regel så snart de var lastet og sejlede altså ofte alene, hvilket betød at de var sårbare over for hollænderne da disse altid sejlede flere sammen. Da portugiserne først var blevet opmærksomme på hollændernes tilstedeværelse i de sydøstasiatiske farvande, havde de i 1601 gjort et forsøg på at sætte dem ud af spillet. En flåde på seks galeões foruden et par galeotas — mindre galejer — og en snes fustas¹¹ under Furtado de Mendonça blev sendt via Malacca til Bantam på Java, hvor den i slutningen af december udkæmpede et ildevarslende søslag mod fem hollændere under Harmensz. Over et par dage udfordrede portugiserne gentagne gange hollænderne til en kamp på blankvåben, men disse udnyttede vinden til at holde sig på afstand, og udmanøvrerede portugiserne i en sådan grad at portugiserne til sidst i frustration sejlede væk, efter at have mistet de to *galeotas* og halvtreds mand i et sidste desperat forsøg på at borde fjenden og udkæmpe et søslag som de forestillede sig det — på blankvåben. Skønt ingen af parterne havde lidt tab af betydning var dette slag en uomtvistelig taktisk og strategisk sejr for hollænderne og et stort prestigetab for portugiserne i de asiatiske fyrsters øjne. En del af skylden kunne siges at ligge hos Furtado de Mendonça, en erfaren general fra krigen i Østen — bl.a. havde han besejret og tilfangetaget kongen af Jaffna på

Ceylon med en hær på 1400 portugisiske soldater og 3000 hjælpetropper i 1591 samt Indiens Barbarossa, piraten Kunjali [*Cunhale*], ni år senere i spidsen for 1600 portugisere og en hjælpehær på 6000 mand under zamorinen af Kalikut — som dog ganske symptomatisk var en feltherre og ikke en admiral. Fire måneder efter slaget i Bantambugten, i marts 1602, blev Nederlandenes Forenede Ostindiske Kompagni — VOC — med sæde i Amsterdam og monopol dér på handelen med Østen i 21 år, oprettet med en kapital på 6,4 mio. gylden. I februar 1605 lykkedes det kompagniet at erobre Ambon [*Ambóino*] i Molukkerne fra portugiserne, da kommandanten ganske forbløffende overgav sig efter få skud. Ambon var centrum for handelen med muskatnød og var VOCs første territoriale erobring, men allerede før nyheden om øens erobring havde nået Nederlandene var en flåde på elleve skibe under Cornelis Matelief de Jonge sejlet fra Holland d. 12. maj 1605 med den mission at erobre Malacca.

Malacca havde siden 1511 været portugisernes vigtigste by i Sydøstasien, og en af deres fire vigtigste i Østen overhovedet sammen med deres hovedstad Goa, Diu på sydspidsen af Gujarat og Hormuz ved indsejlingen til Den Persiske Bugt. Byen kontrollerede sejladsen i strædet af samme navn og var et knudepunkt som forbandt Indien og Ceylon i vest med Molukkerne samt



Malaccastrædet med byen Malacca, de vigtigste fjender samt skuepladserne for søslagene. Sultanerne af Johor, Perak og Kedah (se s. 28) samt seks andre er i dag på skift konger af Malaysia.

Kina og Japan i øst.

Portugisernes traditionelle fjender i Malacca var de muslimske sultanater Aceh [*Achém*] i det nordlige Sumatra og Johor [*Jor*] på sydspidsen af Den Malaysiske Halvø. Særligt forholdet til sidstnævnte var anstrengt. Johor havde tilhørt sultanen af Malacca før portugisernes erobring; efter 1511 var sultanen flygtet til øen Bintan, og da denne blev indtaget af portugiserne efter en bemærkelsesværdig landgang i 1526¹² var sultanen igen flygtet til Johor. Sultanen af Johor i 1606 var således efterkommer af sultanerne af Malacca, ganske som sultanen af

Perak, Johors traditionelle allierede. Til portugisernes held bekæmpede Aceh og Johor som oftest også hinanden, hvilket var med til at opretholde en magtbalance med portugiserne som de dominerende i området.

Da Matelief ankom til strædet i april 1606 havde Malacca allerede modstået en lang række belejringer, eksempelvis af Aceh i 1547, 1568 og 1571 og af Johor i 1550 og 1586. Byen var ganske velbefæstet, og med kun tohundrede soldater i sin flåde vidste Matelief at hans styrke var utilstrækkelig til at indtage den. Matelief var klar over, at han måtte alliere sig med en af portugiser-



Malacca med fæstningen A Famosa i António Bocarro's værk Livro das Plantas de todas as Fortalezas etc. (1635). Byen blev erobret i 1511, og næst efter den kolossale fæstning i Diu var A Famosa, med en omkreds på 1,2 km, portugisernes stærkeste fæstning i Østen, som det lykkedes dem at forsvare under talrige belejringer indtil 1641.

nes fjender hvis det skulle lykkes ham at erobre byen. Efter to ugers forhandlinger indgik han derfor i maj 1606 en alliance med Johor, som hollænderne tre år forinden havde hjulpet mod portugiserne.¹³ Mod at levere en hær til at indtage fæstningen og at åbne sine havne for hollænderne blev sultanen af Johor lovet en andel af byttet, en residens i sine forfædres hovedstad under hollandsk beskyttelse samt bopæls- og religionsfrihed for sine undersåtter i

den erobrede by. Den 18. maj 1606 ankom Johors flåde med en hær på anslået 14.000 mand, som sammen med hollændernes 200 soldater og dertil 600 sømænd belejrede Malacca.

I Malacca var Furtado de Mendonça — admiralen fra slaget ved Bantam i 1601 — nu kommandant. Byens garnison var på to hundrede portugisere, tusind malaysiske hjælpetropper samt en snes japanske samuraier. Hollænderne begyndte belejringen med at bygge

fjorten bastioner rundt om fæstningen og opstille to kanoner på hver af dem, som de derefter begyndte at bombardere forsvarsværkerne med. De indledende hollandske angreb blev slået tilbage, og i sit rette element gik Furtado de Mendonça til modangreb og gjorde adskillige udfald mod de hollandske stillinger. Herefter besluttede hollænderne at sulte de forsvarende styrker ud, samtidig med at de fortsatte deres bombardement. Som ugerne og månederne gik blev det tydeligt, at medmindre en portugisisk flåde kom byen til undsætning, som det var sket så mange gange før under tidligere belejringer, ville det kun være et spørgsmål om tid før byen måtte kapitulere. I Malacca begyndte man derfor længselsfuldt at spejde efter skibe i horisonten.

I mellemtiden var D. Martim Afonso de Castro under monsunen året forinden ankommet til Goa som vicekonge¹⁴ med udtrykkelig ordre om at sende en flåde til Sydøstasien for at besejre hollænderne. Hvert år afsejlede den såkaldte *armada da Índia* fra Lissabon i marts-april;¹⁵ i 1605 var årets armada ankommet til Goa i oktober. Ud over de sædvanlige seks *naus* inkluderede den fire galeoner til at forstærke den portugisiske højsøflåde i Indien. Disse fire galeoner blev derfor føjet til de syv som i forvejen lå i Goa samt yderligere to som var løbet af stabelen i Indien dét år. Samtidig tilbageholdt man en *nau*

til at indgå i vicekongens armada mod hollænderne — N. SR.^A DA CONCEPÇÃO på tusind tons¹⁶ — mens de øvrige fem i januar 1606 returnerede til Lissabon med last. En af disse *naus* som returnerede var netop NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES, som senere sank ved indsejlingen til Lissabon og hvis vrag vi indledningsvist så på.

Ganske ironisk passerede NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES og de øvrige fire rigt lastede *naus* i slutningen af januar inden for forholdsvis kort afstand af Mateliefs flåde uden at nogen kendte noget til hinandens tilstedeværelse: mens portugiserne havde nærmet sig Comorerne nordfra på vej mod Moçambique havde Matelief opholdt sig en måned på Mauritius blot 500 sømil derfra. Mens Matelief derefter sejlede videre mod Nicobarerne og derfra ind i Malaccastrædet fra nord klargjorde vicekongen Castro sin flåde i Goa. Denne endte med at bestå af højsøflåden på tretten galeoner og dertil fire *naus* samt fire galejer, fire *galeotas* og enogtyve *fustas*,¹⁷ i alt sytten sejlskibe og niogtyve roskibe. Som flagskib valgte Castro N. SR.^A DA CONCEPÇÃO, den *nau* som var blevet tilbageholdt i Indien i stedet for at returnere til Portugal.

Vicekongens flåde afsejlede fra Goa i slutningen af april og nåede Ceylon først i maj — samtidig med at Matelief ankom til Johor til forhandlinger med sultanen — og Aceh i begyndelsen

af juni. På grund af usædvanligt ugunstige vejrforhold i Malaccastrædet fik Castro først Cabo Rachado i sigte d. 16. august. Her havde Matelief placeret to skibe som udvig, men allerede d. 14. må han have fået besked om den flåde som nærmede sig, for om morgenen d. 15. kunne de belejrede portugisere i Malacca med et lettelsens suk se hollænderne hastigt gå ombord i skibene igen. Den portugisiske flåde havde hermed gjort en ende på tre måneders belejring, hvorunder hollænderne under de indledende angreb havde mistet 180 mand og nået at affyre næsten 20.000 kanonskud

mod fæstningen. Under den efterfølgende lange belejring var muligvis et par tusind af byens befolkning på anslået 6-7000 døde.

De to flåder

Natten mellem den 16. og 17. august nærmede de to flåder sig hinanden under svag vind fra skiftende retninger. Før vi beskriver de følgende slag — de første større søslag mellem europæiske flåder i Østen — lad os kort se på de to flåder. De portugisiske skibe — med Castros *nau* øverst og derefter galeonerne — var¹⁸:

N. SR.A DA CONCEPÇÃO — 1000t, 24 stk., 180 soldater,

D. Manuel de Mascarenhas

SÃO MARTINHO — 900t, 22 stk., 150 soldater, D. Luis Lobo

SÃO SIMEÃO — 900t, 18 stk., 160 soldater,

D. Francisco de Sotomayor

SÃO SALVADOR — 900t, 18 stk., 180 soldater,

Álvaro de Carvalho

SÃO NICOLAU — 800t, 22 stk., 160 soldater, ovennævntes bror

D. Fernando de Mascarenhas

N. SR.A DO SOCORRO — 800t, 15 stk., 140 soldater,

D. Guterre de Monroy

NAVN UKENDT — 800t, 14 stk., 140 soldater, João Pinto de Morais

N. SR.A DAS MERCÊS — 800t, 14 stk., 120 soldater,

D. Álvaro de Meneses

NAVN UKENDT — 800t, 14 stk., 160 soldater, D. Henrique de Noronha

NAVN UKENDT — 800t, 14 stk., 120 soldater, Jácome de Sarmiento

TODOS OS SANTOS — 800t, ??, 130 soldater, ovennævntes bror

D. Francisco de Noronha

SANTA CRUZ — 600t, 10 stk., 80 soldater,

Sebastião Soares de Albergaria

NAVN UKENDT — 600t, 15 stk., 110 soldater, Duarte Guerra

NAVN UKENDT — 500t, 12 stk., 100 soldater, Manuel Barreto

Den hollandske flåde bestod af følgende skibe¹⁹:

ORANGE — 700t, 163 mand, Dirk Mol;
admiral Cornelis Matelief de Jonges skib
AMSTERDAM — 700t, 179 mand,
Reynier Lamberts; viceadmiral Olivier van de Viveres skib
MAURITIUS — 700t, 144 mand, Klaas Gerritszoon
MIDDELBURG — 700t, 131 mand, Simon Lambers
ZWARTE LEEUW — 600t, 127 mand, Abraham Mathijszoon
ERASMUS — 550t, 143 mand, Osier Corneliszoon
WITTE LEEUW — 500t, 104 mand, Claas Janszoon Melknep
GROOTE ZON — 500t, 156 mand, Gerard Hendrikszoon Robel
DE PROVINCIE — 400t, 100 mand, Antoine Antoniszoon
NASSAU — 350t, 85 mand, Wouter Jacobszoon
KLEINE ZON — 220t, 67 mand, Cornelis Joriszoon

Et kig på listen afslører hurtigt afgrundsdybe forskelle på de to flåder. Vant til at bekæmpe indiske og sydøstasiatiske fartøjer med ganske lette konstruktioner var de portugisiske skibe i Østen ganske ringe armeret, og selv om forstærkningerne sendt i 1605 øverst på listen var bedre armeret var de stadig ikke på hollændernes niveau, som vel har nærmet sig 30 stk. pr. skib. Til gengæld havde de alle flere soldater ombord end hollænderne havde mandskab. Det ses tydeligt at portugiserne ikke betragtede artilleriet som det væsentligste våben i søkrig.

Årsagen til dette var de portugisiske kaptajner, en uundværlig brik for en forståelse af søslagene mellem portugisere og hollændere igennem perioden. De nævnte portugisiske kaptaj-

ner var alle på nær Duarte Guerra adelige; nogle af disse *fidalgos* tilhørte den absolutte elite af den portugisiske adel, store adelshuse hvis forfædre bogstaveligt talt siden Middelalderen havde udført store heltegerninger for kongen og er den dag i dag berømte skikkelser i portugisisk historie.²⁰ Ganske som vicekongen Castro som nævnt var en yngre søn af den fjerde greve af Monsanto var eksempelvis de to brødre Noronha yngre brødre til den tredje greve af Arcos, mens Meneses tilhørte huset Vila Real, som i Portugal kun blev overgået af huset Bragança. Dette var symptomatisk for de portugisiske flåders kommandostruktur og på flere måder problematisk. For det første skabte det alvorlige disciplinære problemer, da disse

uhyre stolte mænd ikke gerne modtog ordrer, hverken fra ligestillede og da slet ikke fra lavere rangerende. For det andet førte sådanne mænds hyppige ønske om at udødeliggøre sig gennem deres bedrifter i Østen ofte til ganske irrationelle handlinger og temmelig risikable engagementer for deres styrker. To gode eksempler er vicekonge D. Estêvão da Gamas landgang på Sinaihalvøen i 1541, hvor han slog en tyrkisk hær for derefter at kunne slå adelsmændene i sin hær til riddere ved foden af Sinaibjerget, og hans yngre broder D. Cristóvão da Gamas felttog i Etiopien med 400 mand i 1541-43 for at forsvare den kristne kejser af Etiopien mod muslimerne. Kan man forestille sig hollænderne gøre noget tilsvarende? Selv om det til de portugisiske *fidalgos*' forsvar skal indrømmes, at deres ridderlige tilgang til krig i Asien ofte havde ført til spektakulære sejre mod alle odds, kunne den ikke bruges til søs mod rationelle, velorganiserede og veldisciplinerede fjender som hollænderne. For det tredje havde disse kongeligt udnævnte *fidalgos* som regel en meget ringe forståelse for søkrig og navigation i det hele taget, og var dermed i taktisk henseende langt dårligere orlogskaptajner end kaptajner af borgerlig herkomst som havde en baggrund i flåden.²¹

I skarp modsætning hertil stod de hollandske kaptajner. Matelief var selv

søn af en søkaptajn fra Rotterdam, og havde som de øvrige hollændere en fortid i handelsflåden. De hollandske kaptajner havde således en grundig forståelse for praktisk sejlads, hvilket naturligvis kom dem til gode under søslag. Dertil var de hollandske kaptajner ganske bevidste om, at de arbejdede for et handelskompagni hvis investorer ville se afkast og ikke store heltegerninger med våben i hånd, hvorfor de ikke tog unødige risici. Modsat portugiserne, som i kraft af deres langsommere skibe ikke selv kunne vælge om de ville i kamp eller ej, angreb hollænderne kun når de var i overtal. Med deres ridderlige idealer anklagede portugiserne symptomatisk de hollandske kaptajner for at være kujonagtige når de konstant undgik nærkamp og kun angreb når de følte sig sikre på sejren. Til det kunne man bemærke, at det ikke er et tilfælde at Cervantes' mesterværk *Don Quixote* netop var blevet udgivet i 1605.

Slaget ved Cabo Rachado

Natten mellem den 16. og 17. august nærmede flåderne sig som sagt hinanden under svag vind fra skiftende retninger. Om morgenen d. 17. (fig. 8: *manhã*) var vinden svag fra SØ, hvilket gav hollænderne fordel. Den portugisiske flåde befandt sig lidt nord for Cabo Rachado, hvor et portugisisk fyrtårn siden 1529 havde advaret om det forræderiske forbjerg, og sejlede på



De to flåders bevægelser ud for Cabo Rachado d. 17. august.

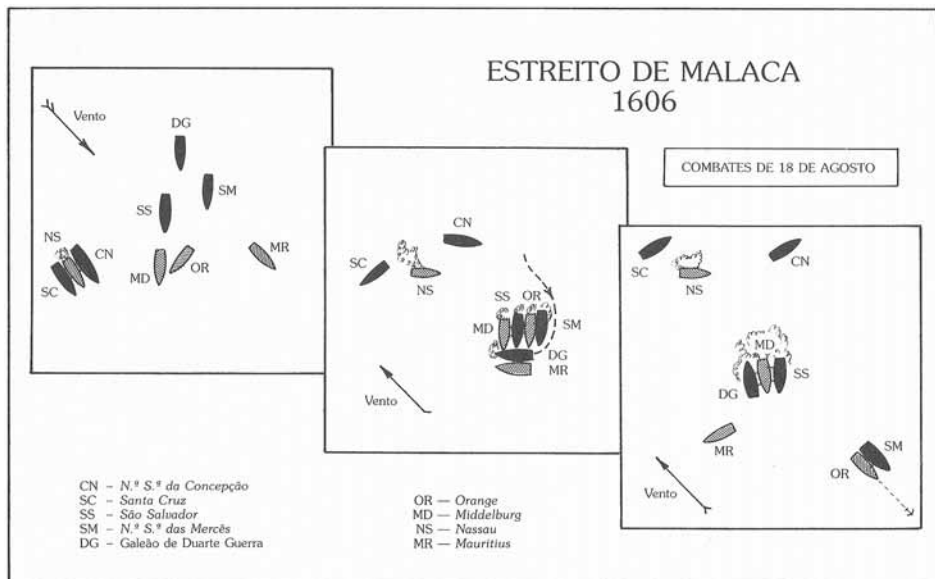
halv vind mod Sumatras kyst. Omtrent ud for fyret drejede den hollandske flåde mod bagbord og sejlede med vinden agten for tværs om bagbord på kollisionskurs.

På grund af den svage vind var klokken blevet tre om eftermiddagen inden flåderne nåede inden for skudvidde. Portugiserne var de første til at åbne ild, men hollænderne holdt sig på behørig afstand. De næste tre timer udvekslede de to flåder skud på afstand uden effekt. Da mørket faldt på og lodderne viste mindre end seks favne ankrede de to flåder op inden for synsvidde af hinanden men uden for effektiv skudvidde.

Om morgenen d. 18. begyndte vinden

at blæse fra NV, samme retning som tidevandsstrømmen også kom fra. Med både vind og strøm i portugisernes favør littede den portugisiske flåde anker og begyndte at sejle på kollisionskurs mod hollænderne. Men disse havde ingen interesse i at lade sig borde af portugiserne og kæmpe på deres præmisser. De årvågne hollændere littede derfor straks anker og begyndte at sejle væk; det var velsagtens deres hensigt at genoptage kampen så snart vinden var dem gunstig.

Det skulle imidlertid gå anderledes til. Uvist af hvilke årsager sakkede det mindre NASSAU agterud i forhold til den hollandske flåde og blev indhentet af SANTA CRUZ, som straks bordede det



Slaget d. 18. august. De portugisiske skibe er farvet sorte, de hollandske grå.

fra styrbords side og overhældte det med *panelas de pólvora*, lerkar fyldt med krudt, for at sætte det i brand. Klar over den fare NASSAU var i forsøgte både ORANGE med Matelief ombord og MIDDELBURG at foretage en kovending for at komme NASSAU til undsætning. Imidlertid gik manøvrerne galt, og ORANGE vædrede MIDDELBURG. Ingen af skibene blev beskadiget, men det varede et stykke tid før de kom fri af hinanden. Kort efter nærmede N. SR.^A DA CONCEPÇÃO, portugisernes største skib med Castro ombord, sig det betydeligt mindre NASSAU og bordede det fra dets frie bord, bagbords side. Det nu brændende hollandske skibs besætning forstod straks at slaget var

tabt, opgav kampen og gik i jollen. Af frygt for at branden ombord NASSAU skulle brede sig til de portugisiske skibe bad deres kaptajner nogle roskibe om hjælp og fjernede sig. NASSAU brændte ned til vandlinjen.

I mellemtiden havde SÃO SALVADOR bordet MIDDELBURG til sin styrbords side, kun for straks efter at blive bordet af ORANGE til bagbord og dermed blive klemmt mellem de to hollændere. Kort efter nærmede endnu en portugisisk galeon sig, N. SR.^A DAS MERCÊS, som bordede ORANGE på dennes frie bord. De fire således sammenhængende skibe beskød derefter hinanden på klos hold med både kanoner og musketter, samtidig med at portugiserne fra

deres højere skibe kastede *panelas de pólvora* ned på hollændernes skibe. Dette var dog et tveægget sværd, og da brand udbrød på et eller begge af skibene bredte det sig via deres sejl og tovværk hurtigt til de portugisiske skibe.

Da dette skete nærmede Duarte Guerras galeon sig N. SR.^A DAS MERCÊS fra dennes bagbords side og forsøgte at kaste en line over for at hjælpe med at trække den væk fra den brændende ORANGE før ilden havde bredt sig yderligere. På dette tidspunkt gik vinden dog over i SØ, og Duarte Guerras manøvre endte med at placere hans skib på tværs af de fire brændende skibes forstævne. Kort efter sluttede MAURITIUS sig til kampen ved at borde Duarte Guerras galeon fra dennes bagbord. Slaget stod da på sit højeste med seks sammenhængende skibe, hvoraf fire var i brand, med besætningerne på de tre portugisere og de tre hollændere engageret til alle sider med de lige farlige opgaver at bekæmpe fjenden og forsøge at slukke brandene ombord.

Denne situation varede dog ikke ved. Inden længe havde ilden spredt sig til Duarte Guerras galeon, og MAURITIUS kappede linen til den mens tid var og sejlede bort. Omtrent samtidig beordrede også Matelief ORANGES besætning til at kappe linen til SÃO SALVADOR, og ORANGE begyndte at sejle væk, dog stadig med N. SR.^A DAS MERCÊS på

sin bagbords side; begge skibe brændte stadig.

Frigjort fra MAURITIUS og med vinden i ryggen rundede Duarte Guerras galeon MIDDELBURGS forstævn og lagde sig på dens styrbords side. Kampene mellem de nu blot tre sammenhængende skibe fortsatte kun kort tid, indtil ilden viste sig at være ganske ude af kontrol; besætningerne gik derefter i jollerne og sejlede væk fra det flydende flammehav. SÃO SALVADORS jolle var dog så uheldig at den kom inden for skudvidde af ORANGES agterstævn. Da den gjorde det blev den beskudt af de hollandske musketerer ombord på Mateliefs skib, som skød de fleste ombord jollen, deriblandt kaptajnen Álvaro de Carvalho.

MIDDELBURG, SÃO SALVADOR og Duarte Guerras galeon brændte ned til vandlinjen. Samme risiko løb Mateliefs skib ORANGE og N. SR.^A DAS MERCÊS. Matelief foreslog derfor en våbenhvile, sådan at man kunne slukke ilden ombord de to endnu sammenhængende skibe; et forslag som blev accepteret af Noronha. ORANGE kastede derefter anker, og de to besætninger fik ilden under kontrol. Da vinden fortsat blæste fra SØ og ORANGE lå for anker, betød dette at resten af den hollandske flåde hastigt nærmede sig N. SR.^A DAS MERCÊS, mens den øvrige portugisiske flåde — nu i direkte modvind — ikke ville kunne komme den til undsætning. Matelief udviste dog ædelsind ved ikke



*Den fjortende anvisning i Jacob de Gheyns værk fra 1607 *Aanwijzingen voor het hanteren van het musket om brug af musketten*; her anvisningen i at fjerne luntten. Dette samtidige stik viser en typisk musket som dem hollændere og portugisere beskød hinanden med under Malaccas belejring og de følgende søslag i strædet.*

at ville udnytte en situation der var opstået under en af ham foreslået våbenhvile, og tillod portugisiske roskibe at trække N. SR.^A DAS MERCÊS væk; som tak svor Noronha aldrig mere at bekæmpe Matelief skulle deres veje krydses igen. Vicekongen Castro mente dog at Noronha skulle have ladet sit skib brænde ned til vandlinjen sam-

men med det fjendtlige flagskib og var stærkt utilfreds med disse begivenheder. Som resultat fratog han Noronha kommandoen.

I alt havde portugisere og hollændere mistet to skibe hver, alle som følge af brand. Skønt hollænderne nogle dage senere forlod området og sejlede mod syd, må slaget anses som værende endt taktisk uafgjort.

På det strategiske område endte slaget også omtrent uafgjort. Portugisernes målsætning om afgørende at besejre hollændernes flåde var ikke blevet indfriet. Ekspeditionen førte ganske vist til at belejringen af Malacca blev ophævet, men dette indgik ikke i dens oprindelige planer, da selve belejringen igangsattes mens flåden var undervejs. På den anden side var adskillige asiatiske fyrster på begge sider af strædet vidner til slaget, og de fik det korrekte indtryk at hollænderne kunne kæmpe lige op mod portugiserne, hvilket betød at de var mere villige til at støtte dem end til at søge portugisernes nåde. Efter slaget sejlede Matelief til Johor for at reparere sine skibe; dette ville han næppe have fået lov til i tilfælde af en klar portugisisk sejr.

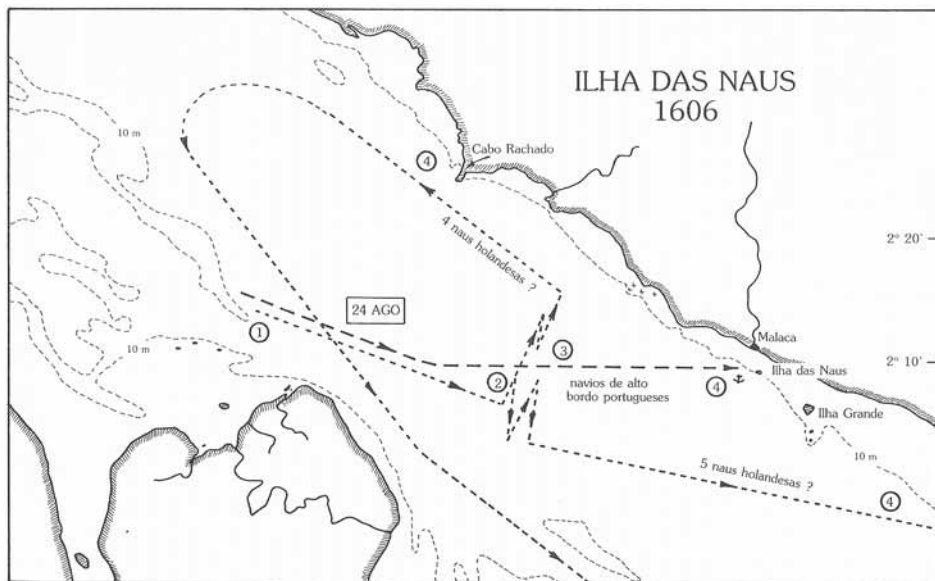
Interessant er det dog at se hvordan slaget kun opstod som et resultat af et lille hollandsk skibs agterudsejling og Mateliefs korrekte beslutning om at komme den til undsætning. I modsat fald ville hollænderne højst sandsynligt

have holdt deres afstand og fortsat med nytteløse artilleridueller på afstand. Slaget bekræfter også artilleriets begrænsede betydning, selvom det må indrømmes at på klos hold er det naturligvis svært at ramme de fjendtlige skibe i vandlinjen og på den vis sænke dem. Til gengæld viste portugisernes brandbomber sig at virke imod dem i dette slag. Castros ræsonnement om at lade N. SR.^A DAS MERCÊS brænde ned til vandlinjen sammen med ORANGE var dog naturligvis korrekt: ud over den moralske sejr ved at sænke fjendens flagskib, i sagens natur det bedste i den fjendtlige flåde, ville tabet af ORANGE være et større tab for VOC end tabet af N. SR.^A DAS MERCÊS ville være det for den portugisiske krone.

Dagene efter slaget

Efter at N. SR.^A DAS MERCÊS var blevet trukket væk fra ORANGE kastede begge flåder anker, med den portugisiske NV for den hollandske. D. 19. august, dagen efter slaget, lå begge flåder for anker og reparerede skibene samt plejede deres sårede. D. 20. august, med vinden til deres fordel, lettede den hollandske flåde anker og satte kurs mod den portugisiske, som gjorde sig klar til et nyt slag. Imidlertid sløjede vinden af og begge flåder måtte kaste anker igen inden de kom inden for skudafstand. D. 21. gentog dette sig, bortset fra at en kort og resultatløs artilleriduel nåede at blive udkæmpet. D. 22. slog

vinden om til portugisernes fordel, og de satte kurs mod de hollandske skibe for at borde dem. Denne gang havde sidstnævnte dog ingen problemer med at holde afstand, og efter en kort skudveksling sløjede vinden af og flåderne kastede anker, stadig med Castros skibe NV for Mateliefs. D. 23. var vinden svag fra forskellige retninger, og intet nævneværdigt fandt sted. Endelig d. 24. blæste der en stabil let vind fra NV, og Castro satte alle sejl til i et utvetydigt angreb på Mateliefs flåde, som valgte at trække sig tilbage mod SØ. Hele dagen forfulgte Castro den hollandske flåde, indtil vinden sløjede af ved mørkets frembrud. På dette tidspunkt rådslog Matelief sig muligvis med de øvrige kaptajner i flåden, og det blev tilsyneladende besluttet at gøre en ende på slaget og returnere til Johor. Den hollandske flådes nøjagtige bevægelser de næste få dage kendes ikke og er årsag til et mysterium: hvorfor delte Castro sin flåde i to eskadrer efterfølgende? Saturnino Monteiro argumenterer godt men ikke ganske overbevisende for, at af uvisse årsager (højst sandsynligt vindforhold) må den hollandske flåde have delt sig natten mellem d. 24. og 25. august, sådan at et antal skibe til at begynde med sejlede mod NV i strædet mens de øvrige sejlede mod SØ. Dette skulle være blevet observeret af portugiserne, som dog overså at de førstnævnte skibe da vinden havde



Saturnino Monteiros teori om begivenhederne d. 24. august: 1: de to flåder sejler mod SØ; 2: efter mørkets frembrud splitter skiftende vinde den hollandske flåde; 3: Castro passerer hollænderne og observerer at de har delt sig i to grupper; 4: mens Castro fortsætter til Malacca vender den nordlige gruppering hollandske skibe i ly af mørket om og følger efter de øvrige mod SØ.

ændret sig vendte om og fortsatte mod SØ.²² Dette ville i givet fald forklare Castros dispositioner, som ellers er uforståelige. Kilderne er dog tavse i spørgsmålet og dette er altså kun en teori, hvilket Saturnino Monteiro da heller ikke undlader at gøre opmærksom på.²³

Hvorom alting er delte Castro sin flåde op i to eskadrer efter sin ankomst til Malacca, hvor han som byens befrier blev fejret med triumftog. Efter afsluttede reparationer blev en eskadre på seks galeoner under D. Álvaro de

Meneses sendt til Nicobarerne for dér at afvente de på den tid ventede *naus* fra Indien, mens en anden eskadre på en *nau* og de resterende fem galeoner under D. Nuno Álvares Pereira blev sendt til strædet ud for Johor for dér at afvente *naus* på vej til Malacca fra bl.a. Kina og Japan. Begge eskadrer havde naturligvis ordre til at angribe hollandske skibe skulle de få mulighed for det. I betragtning af, at man vidste at den hollandske flåde endnu var på ni skibe og at disse var hurtigere end de portugisiske, er

denne deling af højsøflåden ganske absurd, medmindre man altså godtager Saturnino Monteiros teori. Imidlertid kan man diskutere om ikke Castro under alle omstændigheder burde have beholdt sin flåde samlet, selv hvis han troede at den hollandske flåde var splittet, for med den at gå målrettet efter den ene gruppe hollandske skibe og uskadeliggøre dem.

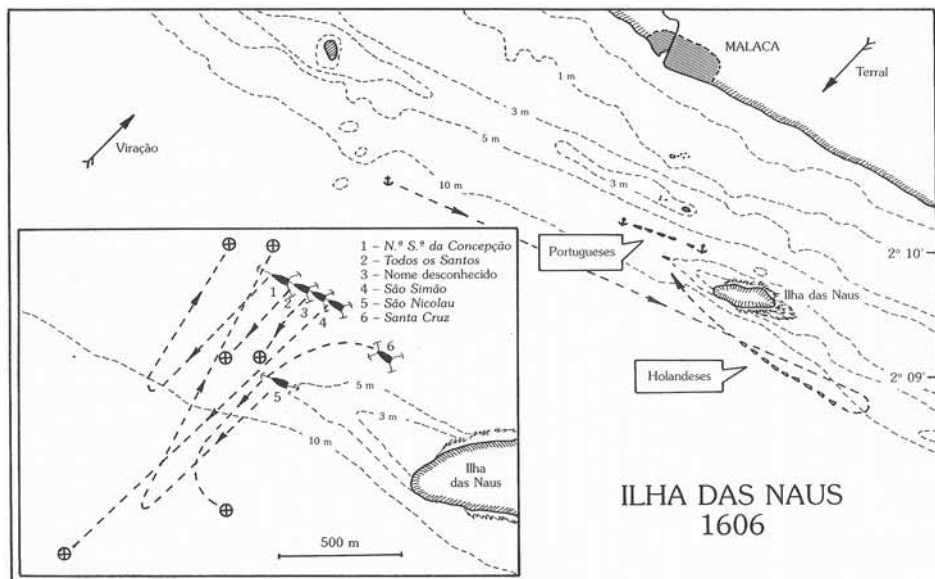
Slaget ved Ilha Das Naus

Portugisernes to eskadrer forlod Malacca omkring d. 10. september. Da Pereiras seks skibe nåede strædet ud for Johor gav de sig til at patruljere farvandet. Selve Johor by ligger ved en flod lidt inde i landet, og til at begynde med vidste portugiserne ikke hvor mange hollandske skibe der lå i havnen. Matelief derimod blev straks oplyst om de seks portugisere i strædet, og tænkte vel at resten af flåden snart ville ankomme for at blokere Johor, hvorfor hans mænd begyndte at hjælpe sultanen af Johor med at befæste byen. Efter en uges tid modtog han imidlertid efterretning om, at den portugisiske flåde var blevet delt, og at den ene eskadre var blevet set sejle nordpå. Matelief begyndte derfor omgående at klargøre flåden for at angribe eskadren i strædet ud for byen. Omtrent samtidig fik Pereira fra lokale både at vide, at Matelief lå med alle sine ni skibe i Johor havn. Klar over den overhængende fare han var i valgte Pereira at vende tilbage

til Malacca med sine seks skibe. Dette synes at støtte Saturnino Monteiros teori om at portugiserne troede at den hollandske flåde havde delt sig, skønt det stadig kun er spekulation.

Matelief forlod Johor d. 13. oktober og ankom til Malacca med de resterende ni skibe af hans flåde samt yderligere fire små tomastede skibe d. 19. oktober. I mellemtiden havde Castro i Malacca haft tid til at sende Pereiras eskadre til Nicobarene, hvor Meneses eskadre lå, for igen at samle den portugisiske flåde. Dette havde han imidlertid ikke gjort. Ud fra den betragtning, at vicekongen af Indien under ingen omstændigheder kunne tillade sig at flygte foran en flok oprørske kættere som man betragtede hollænderne, beholdt han Pereiras eskadre i Malacca og sendte blot nogle *fustas* for at kalde Meneses tilbage. På grund af det lave vand ved Malacca ankrede de seks skibe som altid op ud for Ilha das Naus halvanden sømil fra kysten. Her beordrede Castro eskadrens skibe til at berede sig på at kæmpe for anker hvis hollænderne skulle dukke op.

Matelief fik Malacca i sigte d. 19. oktober om aftenen. Om morgenen d. 20. nærmede han sig byen og så portugisernes opstilling, og forstod at de var indstillet på at kæmpe for anker, fortøjet til hinanden (se fig. 13). Matelief kunne have valgt at beskyde portugiserne fra afstand; men han var vel på dette tidspunkt blevet klar



Slaget ved Ilha das Naus d. 27. oktober. Bemærk havdybderne.

over at selv hans overlegne artilleri ikke ville kunne udrette meget mod de portugisiske skibe på afstand. Han kunne også have kastet sig hovedkulds i et direkte angreb på den forankrede eskadre, hvilket højst sandsynligt var det portugiserne forventede. Som en overlegen taktiker udtænkte han i stedet en plan som skulle skaffe ham sejren med færrest mulige tab, og ventede derefter på at vindforholdene skulle være efter planen. Dette er hvad man kunne kalde en rationel, kynisk tilgang til krig — netop den form for krigsførelse de portugisiske *fidalgos* betragtede som kujonagtig og foragtede. Planen gik i al sin enkelthed ud på at vente på de rette vindforhold

og derefter borde den bagerste portugiser, galeonen SANTA CRUZ, med fire skibe samtidigt. Mens den øvrige flåde dækkede angrebet skulle de fire skibe nedkæmpe besætningen på SANTA CRUZ, hvorefter fire andre skibe kunne tage det næste skib, og så fremdeles. Tidligt om morgenen d. 27. oktober forsøgte Matelief at realisere sin plan. Den hollandske flåde nærmede sig portugiserne fra SØ og ville runde øen Ilha das Naus, i forlængelse af hvilken portugiserne var opankret, for efter planen at angribe SANTA CRUZ. På grund af hollændernes på dette tidspunkt endnu mangelfulde kendskab til lokale forhold måtte planen ændres i sidste øjeblik, da man opdagede den

undersøiske sandbanke i forlængelse af øen mod NV mellem hollænderne og portugisernes bagerste skib. Man valgte derfor i stedet at angribe SÃO NICOLAU, som var opankret noget ud for de øvrige fem portugisiske skibe. På grund af ændringen i sidste øjeblik blev SÃO NICOLAU bordet af Mateliefs ORANGE før de øvrige hollandske skibe var nået frem. Da skete det uforudsete, at de uforfædede portugisere under D. Fernando de Mascarenhas straks entrede det hollandske skib og slog et par snese af hollænderne ihjel. Matelief var dog klarsynet nok til at kappe portugiserens anker, hvorefter skibene drev længere ud i strædet, hvor GROOTE ZON og DE PROVINCIEEN skyndte sig at komme deres admiral til undsætning og bordede portugiseren. Kort efter kom yderligere fire hollændere og lagde sig udenpå de hollandske skibe, sådan at de kunne overføre deres mandskab til disse. SÃO NICOLAUS soldater kæmpede nu i princippet mod syv hollandske besætninger! Mascarenhas trak sig tilbage til sit skib, hvor de portugisiske soldater derefter ihærdigt forsvarede sig mod hollændernes entring. På dette tidspunkt ønskede nogle af de portugisiske kaptajner at komme Mascarenhas til hjælp og bad Castro om lov til at bryde formationen. Med en tyrkertro på marineinfanteristernes evner og samtidig tro mod sine egne ridderlige idealer besluttede denne imidlertid at Mascarenhas' heltestund

var kommet og beordrede stillingen holdt. Ombord SÃO NICOLAU kæmpede Mascarenhas og hans 160 soldater derefter alene mod syv hollandske besætninger i otte lange timer, hvor det i begyndelsen lykkedes dem at slå samtlige entringsforsøg tilbage.

Endelig ved tretiden om eftermiddagen kunne de portugisiske kaptajner ikke længere lade stå til og gik imod vicekongens ordrer. Den første til at lette anker var Sebastião Soares de Albergaria, hvorefter de tre nærmeste galeoner også lettede anker og sejlede hollænderne i møde. Kun kaptajnen på vicekongens skib blev på sin plads. Ham vil man huske var D. Manuel de Mascarenhas, som ved et af skæbnens luner måtte overvære broderen D. Fernando de Mascarenhas' ulige kamp ombord SÃO NICOLAU uden at kunne gå imod Castros ordrer.

Da de fire portugisiske galeoner nærmede sig afbrød nogle af de hollandske skibe angrebet på SÃO NICOLAU og gik dem i møde. D. Francisco de Noronhas TODOS OS SANTOS indledte en lang artilleriduel med WITTE LEEUW og de fire små og manøvreedygtige tomastede hollændere, indtil dens krudtmagasin af ukendte årsager eksploderede, hvilket sendte den på strædets bund. Sotomayors SÃO SIMEÃO og en uidentificeret galeon bordede hollændernes viceflagskib AMSTERDAM i begge borde, men blev begge igen bordet og indeklemt mellem denne

og MAURITIUS hhv. ZWARTE LEEUW. De fem skibe udkæmpede en hård kamp indtil solnedgang, hvorefter de spredtes; da var der ild ombord i den uidentificerede galeon, som brændte ned til vandlinjen i løbet af natten.

En time før solnedgang, ved femtiden, blev D. Fernando de Mascarenhas ramt af et musketskud og døde; kort efter overgav SÃO NICOLAU sig, på et tidspunkt hvor skibets oprindelige mandskab på i alt 275 mand efter en homerisk kamp var blevet reduceret til syv. Matelief beordrede skibet brændt, men efter sine kaptajners protester blev den taget på slæb af GROOTE ZON. Kort før solnedgang nærmede Albergarias SANTA CRUZ sig GROOTE ZON og kastede to tønder brændende tjære ombord i hollænderen, som måtte give slip på prisen. ERASMUS nærmede sig derefter SANTA CRUZ og bordede det, blot for at fjerne sig igen efter at have lidt store tab. Under den hurtige ækvatoriale solnedgang nærmede Matelief på ORANGE sig SANTA CRUZ fra den anden side og gav ERASMUS ordre til at genoptage angrebet. Det lykkedes dog Albergaria at styre sit skib mellem de to hollændere. Matelief gav dog ikke op og kaldte på assistance fra MAURITIUS, som nåede SANTA CRUZ og overhældte den med brandbomber. SANTA CRUZ brød i brand mens ORANGE, MAURITIUS og ERASMUS holdt sig på afstand af den. Da beordrede Albergaria sine resterende mænd i

jollen, mens han selv blev stående tilbage ved stormasten på SANTA CRUZ. Da hollænderne blev klar over at portugiserne havde forladt skibet sendte Matelief mandskab i joller for at slukke ilden. Den hårdt sårede Albergaria nægtede at overgive sig, men blev overmandet og sendt til Matelief, som behandlede ham respektfuldt. Mens hollænderne i mellemtiden forsøgte at slukke ilden ombord nåede denne skibets krudtmagasin, som eksploderede og sendte SANTA CRUZ mod dybet sammen med de hen ved halvfjerds hollændere ombord.

Et par timer senere nåede Matelief med de fleste af sine skibe SÃO SIMEÃO, som tidligere havde kæmpet mod AMSTERDAM og MAURITIUS. Omringet indså Sotomayor det nytteløse i at kæmpe og overgav sig. Efter at have tømt skibet for det meste af værdi satte hollænderne det i brand.

Om morgenen d. 28. oktober sejlede den hollandske flåde mod vicekongens skib N. SR.^A DA CONCEPÇÃO, som endnu lå opankret, og Mascarenhas' SÃO NICOLAU, som i mellemtiden var blevet trukket til ankerpladsen af en galej. Castro måtte indrømme nederlaget og brændte de to skibe ned, efter at have overført stort set alt ombord til roskibene. Således sluttede slaget ved Ilha das Naus.

Kommentar

Nederlaget ved Ilha das Naus var

Portugals største til søs siden Middelalderen. Hele eskadren på seks skibe blev udslettet, mens hollænderne ikke mistede ét skib, skønt flere blev alvorligt beskadiget. Slaget illustrerer de to forskellige begrebsverdener de to modstandere befandt sig i: portugisernes episke univers kontra hollændernes mere moderne virkelighed. Der kunne ikke være tvivl om hvilken ville sejre i længden.

Det er interessant at bemærke, at én portugisisk galeon holdt den hollandske flåde beskæftiget stort set den ganske dag. Mascarenhas og hans mænd faldt, men måske havde Castro trods alt vurderet rigtigt. Vi får det aldrig at vide. Utvivlsomt er det i hvert fald, at de øvrige skibe stod i en langt stærkere defensiv stilling end den ensomme SÃO NICOLAU, og at det ville have været betydeligt sværere for hollænderne at angribe dem hvis de havde holdt sig til Castros plan. Dette ville ganske vist have reduceret de portugisiske skibe til rene flydende fæstninger og frataget portugiserne ethvert søtaktisk initiativ — men kunne det være gået værre end det gik? Castro døde mindre end et år senere, ifølge myten af skam. De fleste beskrivelser dømmer vicekongen hårdt pga. slagets udfald — bl.a. også Saturnino Monteiro — men Castro kan ikke holdes ansvarlig for sine kaptajners lydighedsnægtelse. Spørgsmålet er om ikke Castro havde forstået portugisernes styrker og

svagheder og disponeret korrekt derefter.

To af portugisernes skibe eksploderede, en brændte ned til vandlinjen, en overgav sig og de to sidste blev brændt ned af portugiserne selv. Kanonernes manglende effektivitet er igen interessant. Det er sædvane at sammenligne flåders samlede antal kanoner og deres forskellige kalibre (artillerieffekten) for at få et indtryk af fjendtlige flåders styrkeforhold; dertil skal man desuden overveje besætningernes effektivitet, først og fremmest skudkadencen. På alle områder vurderes hollænderne til at have været portugiserne en anelse overlegne. Som dette slag viser har alt dette dog kun akademisk interesse, da det på ingen måde kan bruges til at forudse udfaldet af søslag på sejlskibenes tid. Her viste det sig gang på gang at overlegne taktiske evner var den afgørende faktor.²⁴ Begivenhederne ud for Ilha das Naus bekræfter denne påstand.

Afslutningsvis skal Malaccas uegnethed som flådebase nævnes. På grund af den lave havdybde kunne den ikke fungere som base for højsøflåden, medmindre man byggede en fæstning på Ilha das Naus for at yde ankerpladsen beskyttelse. Det mest logiske ville være at bygge en flådebase på Singaporeøen, noget som heller ikke hollænderne gjorde da de senere erobrede Malacca. Som

bekendt var det først med englænderne at Singapores potentiale blev udnyttet.

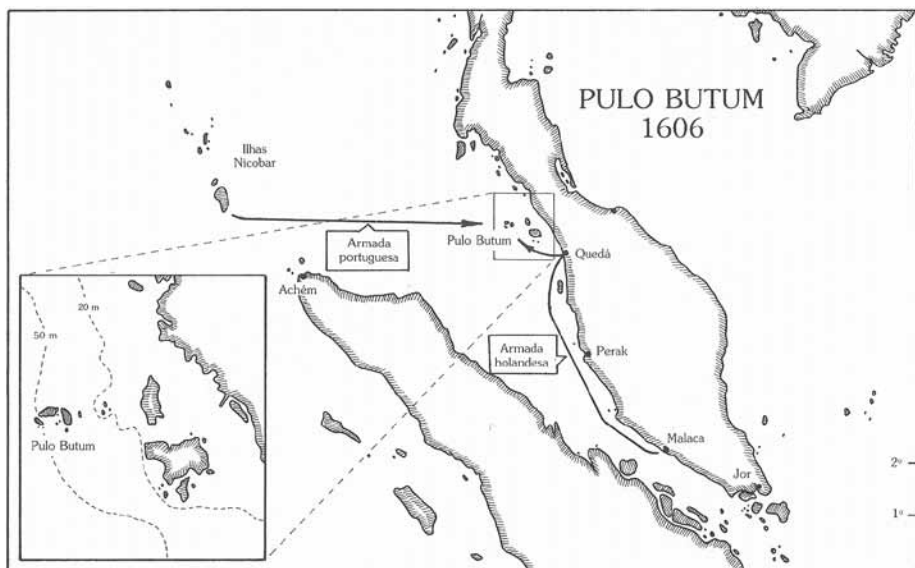
Slaget ved Pulau Butang

Som det er blevet fortalt delte vicekongen Castro efter slaget ved Cabo Rachado d. 24. august sin flåde i to eskadrer, muligvis i den tro at nogle hollandske skibe var sejlet nordpå mens andre var sejlet sydpå. Den ene eskadres skæbne har vi netop fulgt under slaget ved Ilha das Naus. Den anden eskadre på seks galeoner under D. Álvaro de Meneses forlod Malacca omkring d. 10. september med ordre om at sejle til Nicobarerne. Her skulle Meneses vente på de *naus* som var ventet senere på året fra Indien for at beskytte dem fra angreb fra Aceh samt

de hollandske skibe som man måske troede var sejlet nordpå. Sikkert er det, at Meneses havde ordre til at angribe hollandske skibe hvis han stødte på nogen.

I midten af oktober fik man i Malacca meddelelse sydfra om, at Matelief mod forventning havde hele sin flåde samlet i Johor. Castro sendte derfor et par *fustas* efter Meneses med ordre til denne om straks at vende tilbage til Malacca. Disse nåede ham ud for Nicobarerne i midten af november, hvor MADRE DE DEUS (ikke at forveksle med skibet af samme navn fra 1590'erne) i mellemtiden var ankommet og havde sluttet sig til eskadren. Uden at vente på yderligere *naus*, som jo alligevel ikke var i fare

Meneses' og Mateliefs bevægelser i november 1606.



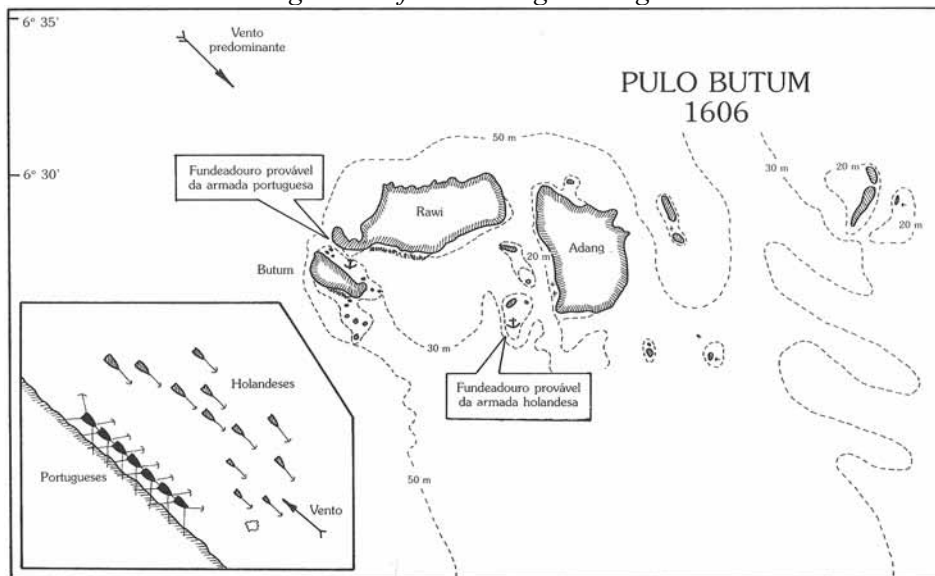
for hollænderne, ændrede Meneses straks kurs mod øgruppen Pulau Butang [*Pulo Butum*].

I mellemtiden havde Matelief gjort det af med den første portugisiske eskadre under slaget ved Ilha das Naus ud for Malacca d. 27. oktober. Efter at have brugt knap en uge ud for byen på at reparere sine skibe sejlede han derefter med sin samlede flåde nordpå for at tilintetgøre den anden portugisiske eskadre. Da han ankom til Kedah [*Queddá*] tog han en portugisisk *nau* som var ejet af private handelsmænd og som blev brændt, samt to private *galeotas*²⁵ som priser.

Da Meneses ankom til Pulau Butang ventede et par portugisiske *fustas* dér med besked fra vicekongen om det

katastrofale resultat af slaget ved Ilha das Naus d. 24. oktober. Samtidig fik Meneses at vide, at Matelief forventedes at sejle nordpå ad strædet i et forsøg på at finde og udslette også hans eskadre. Meneses holdt derfor et møde med sine kaptajner, hvor man diskuterede hvordan man bedst kunne forsvare sig mod den hollandske flåde. Ganske interessant blev de portugisiske *fidalgos* her enige om samme taktiske disposition som Castro havde valgt ud for Malacca, dog med den forskel, at stillingen her i højere grad var til portugisernes fordel. Man blev enige om at holde en stilling i det snævre stræde mellem øerne Rawi og Butang, hvor vanddybden falder drastisk og galeonerne kunne ankre op helt ind ved

D. Álvaro de Meneses' og Mateliefs omtrentlige stillinger d. 13. december.



kysten. Her kommer de fremherskende vinde fra NV, hvilket besværliggør indsejlingen, men ved hjælp af de to *fustas* fastgjordes skibene til hinanden i en linjeformation med styrbords side fortøjet til kysten og ankre kastet til bagbord. Derefter forstærkede man bagbords skibssider med træstammer og opstillede tønder fyldt med sand på dækket for at give besætningerne dækning. Meneses' eskadre var dermed i praksis bogstaveligt talt forvandlet til en flydende fæstning.

Den 1. december ankom Matelief til Pulau Butang. I en uge krydsede han i øhavet i ugunstige vinde, indtil det lykkedes ham at ankre op SV for Adang d. 7. om eftermiddagen eller om morgenen den efterfølgende dag. Uden at kunne nærme sig de portugisiske skibe på grund af vind- og strømretningen forsøgte Matelief natten mellem d. 8. og d. 9. at tvinge dem til at lette anker ved at sende et brandskib — en af de erobrede *galeotas* — mod dem. De portugisiske besætninger var dog opmærksomme og afbøjede dens kurs mod kysten, hvor den brændte op. Natten mellem d. 10. og d. 11. gjorde hollænderne et nyt forsøg med den sidste *galeota*; samtidig forsøgte musketerer ombord på flådens joller og to-tre skibe, sandsynligvis også trukket af joller, forgæves at forhindre portugiserne i at afbøje brandskibet. Det blev dog afværget af portugiserne som det første.

Efter de fejlslagne forsøg med brandskibene forsøgte Matelief sig med en list. Om morgenen d. 11. lettede den hollandske flåde anker og sejlede med kurs mod Aceh, efter tilsyneladende at have opgivet at angribe Meneses' eskadre. Portugiserne hoppede dog ikke på den og holdt stillingen, og ganske rigtigt vendte hollænderne tilbage allerede dagen efter. Matelief ofrede derefter en af flådens små tomastede som brandskib og forberedte sig på at sende den mod portugiserne dagen efter.

Om morgenen d. 13. december skiftede vinden imidlertid retning og blæste svagt men stabilt fra SØ. Hollænderne så deres mulighed og lettede anker, og med brandskibet forrest gik de til angreb; brandskibet blev dog som de foregående afværget af de portugisiske joller. Med vinden i ryggen kunne Matelief derefter have valgt at borde portugiserne, men deres stærke defensive stilling gjorde dette praktisk talt umuligt; desuden ville de hollandske skibe pga. vindretningen have svært ved at afbryde angrebet og risikerede at brænde sammen med portugiserne som under det første slag i strædet. Matelief valgte derfor at ankre op tæt på de portugisiske galeoner og indlede en artilleriduel på kort afstand. Matelief stolede muligvis på at hans mandskaber var dygtigere end de portugisiske, eller at hans kanoner skulle vise sig at være af højere kvalitet end

deres. Hvorom alting er forregne-
de han sig imidlertid denne gang. Por-
tugiserne havde flyttet alle deres
styrbords kanoner til bagbords side og
kunne derfor affyre samtlige kanoner,
hvilket udjævnede hollændernes
overlegne artillerieffekt. Samtidig
var hollænderne modsat portugiserne
næppe i stand til at angribe med alle
deres skibe samtidig, hvilket snarere
gav sidstnævnte fordelene under den
syv timer lange artilleriduel som fulgte.

Portugisernes i forvejen solide og nu
forstærkede galeoner fik beskadiget
rigningen under beskydningen men
fik ingen nævneværdige skader i
skroget; her prellede hollændernes
kugler nærmest af. De hollandske ski-
be derimod begyndte at lide skader på
skrog såvel som rigning. Efter knap
syv timers beskydning skiftede vinden
igen til NV, hvilket Matelief straks
udnyttede til at gøre til havs med sin
stærkt forskudte flåde. Kort efter gik
solen ned, og portugiserne kunne se
hollænderne sætte ild til deres tre mest
synkefærdige skibe, hvoraf to menes
at have været ZWARTE LEEUW og DE
PROVINCIE. Under den syv timer
lange artilleriduel havde portugiserne
blot mistet tre soldater og ti indfødte.²⁶
Under slaget ved Pulau Butang
mistede hollænderne altså tre skibe og
portugiserne ingen. Efter de tre slag i
1606 havde førstnævnte i alt mistet fem
ud af elleve skibe, mens portugiserne

havde mistet otte ud af sytten. Pulau
Butang genoprettede balancen ef-
ter Ilha das Naus hvad antallet af
skibe angik; spørgsmålet er snarere,
hvorvidt dette var et egentligt søslag.
Begge steder forsøgte portugiserne at
omdanne deres eskadrer til flydende
fæstninger, noget kun Meneses havde
held til. Men var dette søkrig?

Efterskrift

Meget er skrevet om det portugisiske
handelsimperiums fald i 1600-tallet.
Langt de fleste analyser antager en
økonomihistorisk synsvinkel,²⁷ men
måske fortjener militærhistoriske
forhold en større opmærksomhed.
Glete skriver at "*Portuguese inability
to modernize their shipping technology
is an interesting case of inertia in an
established organization*",²⁸ men der-
med overser han det væsentlige. De
tre søslag i Malaccastrædet i 1606
bekræfter hvad man allerede var klar
over: de hollandske skibe var væsentlig
bedre sejlere end portugisernes. Men
de udstiller også med al tydelighed,
at de hollandske admiraler havde
en betydeligt bedre forståelse for
moderne søkrig end deres portugisiske
modstykker. Dette var dog noget de
portugisiske *fidalgos* ikke selv kunne
indse, og dette er det centrale: i deres
øjne vedblev artilleridueller til søs med
at være en foragtelig og kujonagtig
form for søkrig, og de næste halvtreds
år forsøgte de stædigt — og forgæves

— at fremtvinge søslag på deres præmisser.²⁹

Det påstås hyppigt at den portugisiske skibsbyggerkunst stagnerede i slutningen af 1500-tallet. Sandheden er vel snarere, at skibsbyggerne byggede de skibe som de fik besked på at levere. For at kunne kæmpe på lige vilkår mod hollænderne ville portugiserne skulle have haft skibe med de samme egenskaber, men det forudsatte admiraler som grundlæggende var sømænd og netop ville kræve sådanne skibe. Dette hverken kunne eller ville de portugisiske *fidalgos*, og mere end noget andet var dette årsagen til portugisernes tab af søherredømmet i denne periode.

De portugisiske *fidalgos* havde dog noget at have deres stolthed i. Samtidig med de tre søslag angreb hollænderne i september 1606 portugisernes vigtigste fæstning i Vestafrika, São Jorge da Mina på Guldkysten; her led hollænderne nederlag, ganske som et andet forsøg på at indtage fæstningen i december og et tredje forsøg i februar 1607 også mislykkedes. I 1607 forsøgte hollænderne også at erobre Macau i Kina, men også her blev de slået tilbage. Ligeledes i 1607 og igen i 1608 forsøgte hollænderne at erobre portugisernes vigtigste fæstning i Østafrika på øen Moçambique, og igen led de nederlag. Portugiserne havde ikke nøjedes med at forskanse sig: alle steder gjorde de belejrede

portugisere vellykkede udfald mod de belejrende styrker, ganske som Furtado de Mendonça også gjorde det i Malacca i 1606. På landjorden viste portugiserne sig igen og igen som væsentligt bedre soldater end deres hollandske modstandere, hvilket ofte bliver overset: der er måske intet underligt i, at de også til søs tænkte som landsoldater.

Hvorom alting er kunne de portugisiske fæstninger i Østen ikke i længden holdes uden støtte fra flåden. Portugisernes territoriale tab i Østen skete dog først fra ca. 1640 og især i 1650'erne, i en helt anden politisk, økonomisk og militær situation for Portugal — krigen mod Spanien 1640-68 efter personalunionens ophør. Det var som en følge af denne udvikling at Malacca, som havde modstået endnu to store belejringer i 1629 og 1636, endelig faldt mod hollænderne i 1641. Skibene som deltog i de tre søslag i 1606 fortjener vores sidste bemærkning. De fleste af skibsvragene fra de tre søslag i Malaccastrædet er blevet fundet, deriblandt alle fire fra det første slag ud for Cabo Rachado, lokaliseret i 1995.³⁰ WITTE LEEUW, et af de overlevende hollandske skibe, blev senere sænket i et slag mellem fire hollændere og to portugisere ved St. Helena i juni 1613, ganske pudsigt med et engelsk skib som tilskuere. Dette slag var stort set en gentagelse af slaget ved Pulau Butang: de to *naus*

N. SR.^A DA NAZARÉ og MONTE DO CARMO kæmpede for anker og havde held til at sænke WITTE LEEUW, hvis krudtmagasin eksploderede, samt en anden hollænder. Måden sejren blev vundet på er endnu et eksempel på portugisisk søtaktik — eller mangel på samme — i begyndelsen af det 17. århundrede. WITTE LEEUWS vrage blev senere lokaliseret i 1975, og syv kanoner og en del kinesisk porcelæn er blevet bjærget.

Et andet skib som er blevet lokaliseret er MAURITIUS, som havde brændt SANTA CRUZ ud for Malacca. Det var blevet bygget i 1601 og sank senere i marts 1609 ud for Gabon, og dets vrage har, ganske som vrage af NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES, givet os interessant ny viden om ostindiensfarerne i perioden: vrage, som blev fundet i 1985, afslørede bl.a. at skibets skrog under vandlinjen var beskyttet af et tyndt lag bly under et 3 cm tykt ydre skrog.³¹ Der gøres fortsat nye fund som føjer ny viden til; senest har det spektakulære *Diamond Wreck* — portugiseren BOM JESUS fra 1533, fundet i Namibia i april 2008³² — vakt berettiget opsigt. Lad os håbe at yderligere fund i fremtiden vil udvide vores forståelse af disse prægtige skibe og de begivenheder de var involveret i.

Noter

* Historiestuderende ved Saxo Institutet, Københavns Universitet.

¹ Lisboa, Livraria Sá da Costa Editora, 8 bind, 1989-97. Undertegnede vil benytte lejligheden til at takke forfatteren — en tidligere lærer ved den portugisiske marines officersskole — samt forlaget for tilladelse til at gengive værket kort.

² Se F. Castro: The remains of a Portuguese Indiaman at the mouth of the Tagus, Lisbon, Portugal (NOSSA SENHORA DOS MÁRTIRES 1606?). F. Alves (ed.): *Proceedings of the International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*, 1998. Se også F. Castro: Rigging the Pepper Wreck. Part I—Masts and Yards. *The International Journal of Nautical Archaeology (IJNA)* 34.1, s. 112-24. Id.: Rigging the Pepper Wreck. Part II—Sails. *IJNA* 38.1 s. 105-15. F. Castro og N. Fonseca: Sailing the Pepper Wreck: a Proposed Methodology for Understanding an Early 17th-Century Portuguese Indiaman. *IJNA* 35.1 s. 97-103.

³ Bl.a. A.E. Wells: *Virtual reconstruction of a seventeenth-century Portuguese nau. A Thesis*. Texas A&M University, 2008. C. Montalvão fra Universidade de Lisboa har udført en

fysisk model i 1/48, mens et hold fra Instituto Técnico de Lisboa p.t. udvikler et program til at vurdere skibets sejlegenskaber.

⁴ Francisco Oliveiras *Livro da Fábrica das Naus* (ca. 1580), João Baptista Lavanhas *Livro Primeiro de Arquitectura Naval* (ca. 1610) samt Manuel Fernandes' *Livro de Traças de Carpintaria* (1616) er de vigtigste. Alle tre er tilgængelige på Texas A&M University/INAs Nautical Archaeology Digital Library. Se desuden R. Barker: Sources for Lusitanian shipbuilding. F. Alves (ed.): *op. cit.*

⁵ Senere øverstbefalende for Den Spanske Armada, men død i Lissabon måneder før armadaen var klar til afsejling. Hans korrespondance med Filip 2. af Spanien er en vigtig kilde til den iberiske maritime tankegang.

⁶ Armadaens stærkeste skib, en såkaldt *galeão grande* søsat i 1582, var på 1000 tons og var bevæbnet med 44 svære kanoner. Galeonerne i Østen var som hovedregel mindre, jf. fig. 4 og s. 10.

⁷ F. Castro: The remains of a Portuguese Indiaman (...), tabel IX, s. 16. F. Alves (ed.): *op.cit.*

⁸ Portugisernes værfter i Indien var Goa, Bassein [*Baçaim*], Daman og Cochin mod syd. Teak fra Cochin

blev anset for bedst. Se K.M. Mathew: *History of the Portuguese navigation in India* (Delhi, 1988).

⁹ Dog blev europæisk tovværk regnet for bedre end det indiske. J. Glete giver i kapitel 2 af sit værk *Warfare at sea, 1500-1650: Maritime conflicts and the transformation of Europe* (London, 2000) en introduktion til disse og andre skibstekniske detaljer vedrørende søkrig i perioden.

¹⁰ De portugisiske skibe havde altid haft mange soldater ombord, og særlig træning til marineinfanteriet blev påbegyndt i 1585. Et decideret marinekorps — verdens næstældste efter Spaniens — blev dog først oprettet i 1621.

¹¹ En lille galej med 12-14 årer på hver side, en enkelt roer pr. åre, et enkelt latinersejl og et par kanoner. En *fusta* havde normalt 25-30 portugisiske soldater ombord; roerne var indfødte. En *galeota* kunne være tomastet, med knap en snes årer og to roere pr. åre. Portugiserne havde siden 1520'erne brugt roskibe mod asiatiske flåder i lave, kystnære farvande eller floder. Englænderne og hollænderne brugte dem ikke.

¹² Portugisernes eneste eksempel på det såkaldte perfekte slag, hvor fjendens styrker blev udsløttet og alle på forhånd fastlagte strategiske mål blev

opfyldt uden at de mistede en eneste mand. Saturnino Monteiro: *op.cit.*, vol. II, s. 103-112.

¹³ En episode hvorunder hollænderne tog den rigt lastede *nau* SANTA CATARINA, på vej til Malacca med en last fra Kina og Japan. Det var under den efterfølgende høring i Nederlandene året efter om det lovlige i VOCs kapring og en eventuel tilbagelevering af lasten til Portugal, at Hugo Grotius som VOCs jurist i afhandlingen *De jure praedae* (om priseret) først formulerede sit berømte princip om *mare liberum*. SANTA CATARINAS last blev i øvrigt i Nederlandene vurderet til næsten 3 mio. gylden.

¹⁴ Vicekongen eller guvernøren var øverste autoritet i portugisisk Asien, dvs. fra Moçambique til Macau. Alle vicekonger var samtidig guvernører; rangen af vicekonge var titulær og blev kun tildelt højadelige, som i tilfældet Castro, søn af den fjerde greve af Monsanto.

¹⁵ *Carreira da Índia*, portugisernes årlige rutefart Lissabon-Goa-Lissabon syd om Afrika, var verdens-historiens længst fungerende rutefart: på nær ganske få år sejlede den hvert år siden Vasco da Gamas rejse i 1498 frem til åbningen af Suezkanalen i 1869. Første gang en flåde ikke blev sendt var i øvrigt i jubilæumsåret 1598, på et tidspunkt under personalunionen med

Spanien hvor den portugisiske højsøflåde var forflyttet fra Lissabon til Coruña og blevet integreret i den spanske ditto, således at en engelsk flåde under Cumberland uantastet kunne blokere Lissabon.

¹⁶ Her som alle andre steder i denne artikel menes der drægtighed (lasteevne) og ikke displacement.

¹⁷ Se fodnote 11. Roskibene med i alt 855 soldater ombord skulle først og fremmest tjene som troppe-transporter og støtteskibe.

¹⁸ W. Troost: *Historiesch verhaal van (...) Oost-Indische Compagnie* (Arnhem, 1768), s. 291 ff. Bemærk at D. Álvaro de Meneses overtog N.SR.^A DAS MERCÊS fra D. Henrique de Noronha efter det første slag. De portugisiske kaptajner skiftede ofte kommando, hvorfor krønikerne ofte kun referer kaptajnens navn.

¹⁹ *Ibid.*, s. 258.

²⁰ Relevant i denne sammenhæng er den senere vicekonge D. João de Castro, som under en ekspedition mod tyrkerne i Det Røde Hav i 1541 var den første til at beskrive den magnetiske deviation, som han udførte en række eksperimenter med kanoner ombord for at bestemme.

²¹ I den danske marine nogle årtier se-

nerne var der tilsyneladende opmærksomhed på problematikken hos de borgerlige kaptajner, som var utilfredse med de adelige kaptajnernes kompetencer. I Danmark var imidlertid mindre end hver tredje kaptajn adelig. Niels Probst: *Christian 4.s flåde* (København, 1996), s. 24.

²² Her er det værd at huske på, at teleskopet først blev opfundet i september 1608. Endnu i 1606 havde udkikkene kun sine øjne som instrument.

²³ Saturnino Monteiro: *op.cit.*, vol. V, s. 41 ff.

²⁴ Tænk blot på Tromp mod Oquendo (The Downs, 1639) eller De Ruyter (eksempelvis Plymouth, 1652; Schooneveld, 1672; Texel, 1673), eller i de hjemlige farvande Niels Juel, blot for at blive i 1600-tallet.

²⁵ Udover kronens skibe sejlede mange private skibe i Østens farvande; disse tilhørte dog alle lokalt bosatte portugisere engageret i intra-asiatisk handel, det Stensgaard kalder redistribution. N. Stensgaard: *Carracks, caravans and companies: the structural crisis in the European-Asian trade in the early 17th century* (Odense, 1973).

²⁶ De portugisiske skibes soldater og musketerer var hvide portugisere, mens sømændene var en blanding af

portugisere og indfødte asiater. Portugiserne var kronisk utilfredse med sidstnævntes præstation men var nødsaget til at anvende dem pga. mandskabsmangel — endnu et bevis på at portugiserne i Østen var soldater snarere end sømænd.

²⁷ Udover Stensgaard se eksempelvis S. Subrahmanyam: *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History* (London & New York, 1993).

²⁸ J. Glete: *op. cit.*, s. 171.

²⁹ Hvad den tidligere nævnte oprettelse af et decideret marineinfanterikorps i 1621 også vidner om.

³⁰ M. Bound: The Dutch East Indiaman Nassau lost during the Battle of Cape Rachado, 1606, Straits of Malacca. Id. (ed.): *Excavating Ships of War. International Maritime Archaeology Series 2*, 1997.

³¹ E. Reith et al: The wreck of an experimental ship of the Oost-Indische Compagnie: the Mauritius (1609). *The International Journal of Nautical Archaeology* 19:1.

³² Indledningsvist beskrevet i R. Smith: Shipwreck in the forbidden zone: the Diamond Wreck. *National Geographic Magazine*, oktober 2009.

E.13s forlis i 1915

Søren Nørby

Under Første Verdenskrig – nærmere bestemt natten mellem den 18. og 19. august 1915 - strandede den britiske ubåd E.13 nær Saltholm. Næste morgen blev E.13 – selv om den befandt sig på neutralt dansk territorium – angrebet af to tyske torpedobåde. Tre danske torpedobåde, der lå nær E.13, var ikke i stand til at stoppe det tyske angreb, inden ubåden var blevet ødelagt, og 15 af ubådens 29 mands besætning omkommet.

I gemmerne på Marinens Bibliotek har jeg fundet to meget interessante øjenvidneberetninger til begivenhederne, og de bringes her for første gang.

Det første brev er skrevet af petty officer ("senior electrician") i den britiske flåde H. Lincoln, der gjorde tjeneste om bord i E.13. Den anden beretning er skrevet af Georg Valdemar Hansen, der gjorde tjeneste om bord i den danske torpedobåd VINDHUNDEN.

Lincolns beretning er i tidernes mor-

E 19 søsterbåd til E 13. I alt blev der bygget 56 ubåde af E-klassen fra 1913-1916. Det gjorde klassen til den mest talrige i Royal Navy under Første Verdenskrig. Depl. 800. tons, 5 stk. 45 cm. torpedoer, fart 16/10, besætning 30 mand.



gen blevet oversat af kommandørkaptajn H. Kiær, mens G. V. Hansens brev er transskriberet af undertegnede. Jeg har her søgt at bevare hans stavemåder, kommateringen m.v. Enkelte steder har jeg i [] indsat lidt forklarende tekst.

H. Lincolns beretning

Brev skrevet til den danske kaptajn Gyldenkrone, som Lincoln havde lært at kende under sit ophold i Danmark. Brevet er uden dato men må være skrevet efter at Lincoln var tilbage i England igen.

Kære

De har ofte bedt mig give Dem min beretning om, hvad virkelig hændte for E.13 og hvorledes det lykkedes mig at undslippe, da båden strandede. Da jeg har god tid, vil jeg gøre det nu.

E. 13 forlod Harwich, vor basishavn, den 12' august 1915 sammen med [søsterskibet] E.8 med forseglede ordrer. Da vi var nogle sømil fra land, blev båden stoppet, og chefen [kaptajnløjtnant Geoffrey] Layton kaldte os sammen og meddelte os, at vi var på vej til Rusland.

Dette var strålende nyheder, for på det tidspunkt syntes det eneste virkelige at være i det baltiske hav, for u-både, da vi havde tilbragt næsten et helt år til søs uden at se et tysk skib. Da vore ordrer var, at vi under ingen omstændigheder måtte blive set, blev en stor del af tiden tilbragt neddykket. Under et langvarigt dyk på grund af [Zeppelinere] i nærhe-

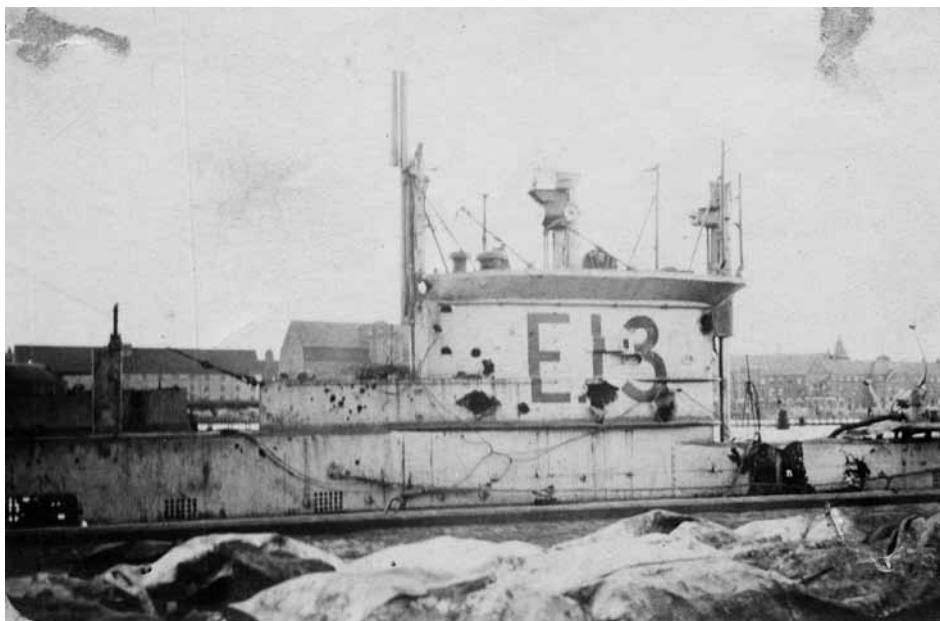
den, mistede vi [kontakten med] E.8.

Vi var alle ret ophidsede, da vi nærmede os Sundet; for der lå den største fare for os, da vi ikke havde vand nok til at dykke i og kunne blive tvunget til overfladen. Vi nåede og passerede i Helsingør omkring kl. 4 e.m. den 28' august, idet vi passerede ret tæt på, men under vandet med langsom fart på det lave vand, idet vi ventede på mørket, for så skulle vi foretage vort fremstød gennem Sundet.

Kl. 10 e.m. kom vi op til overfladen og startede vore dieselmotorer. Farvandet var meget farligt - denne del af sejladsen forcerede vi frem et kvarter, så stoppede vi for at tage nye pejlinger, hvad vi tog med vort gyrokompass, der også benyttedes til at styre efter.

Kl. 1145 e.m., da vi kun var 4 sømil fra Sundets udmunding og [på] dybt vand, viste der sig at være nogen tvivl [om vores position], vor navigatør, Mr. Garriock, sprang ned fra broen og skyndte sig hen til søkortet, da vi pludselig ramte grunden med et masende brag.

Maskineriet blev straks stoppet, men vi var hårdt og fast på grund. Vort kompass havde svigtet os, idet det viste 15 grader forkert og vi stod hårdt og fast på Saltholm Flak. Jeg blev kaldt på broen for at ordne et lys til vor i standardkompass, og mens jeg var der, så jeg søgelys og skud fra kanoner kom fra Sundets munding, og vidste, at E.8. passeret den tyske patrulje, men vi



E 13 på Orlogsværftet efter bjærgningen og med skudhuller efter overfaldet.
(Orlogsmuseets arkiv)

blev ikke set og alle anstrengelser blev gjort for at få båden af igen. Vi blæste næsten alt vort brændstof overbord, men det hjalp ikke.

Da chefen blev klar over det, gav han ordre til, at alle vore hemmelige bøger, kort og krigskoder skulle brændes, hvad vi var i gang med til kl. 4 morgen den 29. august. Vor radiosender havde været i gang i forsøg på at få en meddelelse til København for at bede om slæbebåd, men den kunne intet få igen, da tyskerne blokerede den med deres radio. Dette fortalte dem også, at vi var et eller andet sted i nærheden. Kl. 6 f. m. kom en dansk torpedobåd NARHVALEN ud til os og bragte hr.

Eddis, næstkommanderende til København for at aftale om slæbeassistance. Dette blev kort efter fulgt af et besøg af en tysk torpedobåd, destroyer P.134. Dens chef prajede os og forlod os igen efter at have råbt forskellige sarkastiske bemærkninger, mens den stod over til den modsatte side af Sundet. Vi kunne nu høre den tale med Berlin pr. radio, øjensynligt for at indrapportere os og modtage instruktioner.

Det var blevet bestemt, at en slæbebåd skulle tage os af, så skulle vi gå til København, få ny brændselolie, vente på mørket og så gøre et energisk fremstød ("fighting dash") mod Baltikum. Kl. 9 f.m. begyndte vi at oplade vore

batterier.

Senere fik jeg at vide, at een tyske TBD pludseligt sås stå med fuld fart ned mod os, da den var på højde med os, affyrede den to torpedoer. Den første eksploderede på kort afstand fra TBD'en, idet den havde ramt grunden, den anden passerede foran boven på os, så åbnede den ild med sine [maskin]kanoner, idet den brugte shrapnells og eksplosive granater.

Da de danske TB'er, som var ankrat eller holdt gående nærved, så dette, ledtede de straks og tvang den tyske TBD til at standse ilden, men da var E.13 et vrage.

Da danske TB'er satte så deres både ud og begyndte at redde vore folk i vandet. Jeg var om læ, idet jeg passerede batteriernes opladning, da jeg pludselig så granater gå gennem båden, og straks blev der kaos og helvede løs inde i båden, da vor egen ammunition, der var blevet truffet, begyndte at eksplodere og gjorde det umuligt at nå hen til vore torpedoapparater. Saltvand, der nåede til vore batterier, fremkaldte en tæt, kvælende sky af gas.

Da det var blevet helt umuligt at frelse båden, og man hvert øjeblik kunne vente en stor eksplosion, blev vi beordret til at forlade båden.

Jeg sprang i vandet og fandt, at tyskerne beskød hele det omliggende vandområde med maskinkanoner, idet de prøvede på at skyde de folk, der svømmede i vandet. Jeg svømmede

væk fra dette og var så heldig ikke at blive ramt og søgte ind mod kysten, men da jeg var næsten bedøvet af springende granater, kunne jeg ikke nå kysten og sank, da jeg kun havde 30 yards tilbage. Uden jeg vidste det, var en båd lige bag mig, og en dansk petty officer sprang overbord og reddede mig op fra bunden. Netop i rette øjeblik til at redde mit liv. Jeg fandt senere ud af, at det var petty officer Arthur Olsen fra STØREN.

Jeg blev så bragt til hospitalet sammen med en anden, Watson, der var såret i armen. Resten af besætningen blev bragt ombord i PEDER SKRAM, som nu var ankommet, og de døde blev samlet op. Man kunne se, at fem af disse var blevet skudt af maskinkanonkugler, mens de svømmede. Det synes jeg er noget af det mest krysteragtige, man kan foretage, men det synes tyskere ikke at mene.

E.8's besætning er senere ankommet til England. og fortæller, at de oplevede en meget "varm" omgang, da de blev truffet 3 gange og mistede en skrue. Det lykkedes dog at nå frem til en russisk havn.

Senere hørte vi, at det lykkedes to engelske U-både, E. 18 og 19 at nå igennem to nætter efter dette.

Petty officer
H. Lincoln.

”Det kan ikke nægtes at Faren et Øjeblik var stor”

Søndag den 22. August 1915.

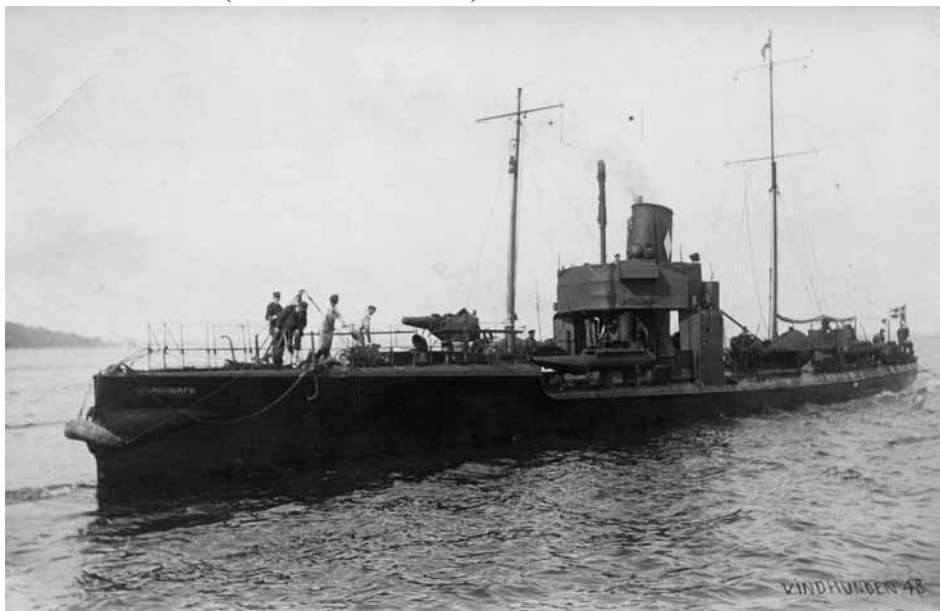
Kære Marie og Karen Margrethe.

Jeg haaber ikke, at den mørke politiske Situation, som vel forhaabentlig nu er ved at drive over har ængstet jer, at I nu lever rolig igen. Det kan ikke nægtes at Faren et Øjeblik var stor, Nerverne dirrede, Sindet i Oprør, og Forbitrelsen stor, men efter vor Opfattelse her om Bord, stod der en rolig klog og besindig Mand bag den forreste danske Kanon, et Skud og Danmark i Krig, han

lod sig ikke lede af et Øjeblik Vrede, men huskede at bag ham stod et Land og et Folk, der let ved fejl Opfattelse af den foreliggende Situation kunde blive styrket i Krig og Ulykke. Held for det Land, der har de rette Mænd paa de rette Poster.

Din lille Mand her om Bord har det godt, han længes hjem for at se og tale med Jer; vi blev narret for vor Frihed, Fredag og Lørdag Aften, og ingen ved hvornaar vi faar fri. Tjenesten er betydelig skærpet og fuldstændig krigsklar ligger vi Dag og Nat. 3 Nætter nu ikke af Tøjet, det minder mig om Opreisen til Island, dog den Dag var der ikke den

Torpedobåden VINDHUNDEN. En af tre både af TUMLEREN-kl. bygget i perioden 1910-12. Depl. 280 ton, 5 stk. 45 cm torpedoer og 2 stk. 75 mm kanoner, fart 27,5 kn, 35 mand. (Forsvarets Bibliotek)



slags Alvor med.

Nu skal jeg fortælle, hvad jeg saa fra ”Vindhunden”. Torsdag Morgen kom vi ud til vort Patruillefelt ved Dragør og afløste ”Tumleren”. Der om Bord fortalte de straks om en engelske Undervandsbaad der var løben paa Grund i Flinterenden ved Saltholm altså danske Territorium. Den var løben på Grund ved 4Tiden om morgenen, men da det blev Dag blev den jo straks opdaget af os og af de tyske Torpedobaade.

En af disse Tyskere løb og hen og spurgte Englænderen hvor de skulde hen, og Englænderen svarede at som de lå skulde de ingen steder; Tyskeren gik. Søulven og Tumleren laa saa derovre og passede paa. Men saa saa vi Tyskerne komme tilbage (han har vel været borte for at få Ordre) og pludselig opdagede jeg en mægtig hvid høj og bred Vandsøjle og et Øjeblik efter Ildglimtene fra Kanonerne. Det fortælles fra Søulven, at de kunde se de engelske sømænd sidde fortrolig samtalende med deres Pibe i Munden og føle sig saa tryk og sikker ved at være paa danske Territorium. Saa pludselig regnede granaterne ned over dem... Hvad de Folk har følt og tænkt maa have været forfærdelig. Af og til saaes hvide Rødskyer stige op fra Undervandsbaaden, det var naar granaterne traf Steder med Ammunition og andre Sprængstoffer. De fleste Englændere sprang i Vandet og herved druknede 15. Da Skydningen

begyndte løb Søulven hen til Tyskerne og protesterede hvorefter han hørte op, svarede at nu kunde vi jo bjærge Englænderen, hvorefter han sejlede over mod Sverrig og tilbage mod sit Patruillefeldt. Medens denne Skydning stod paa saa vi Peder Skram og Gejser og 2 Torpedobaade komme for fuld Kraft. Om Bord i P. Skram troede de bestemt at der var en Kamp mellem danske og tyske Torpedobaade og de stode klare ved de skarpladte Kanoner, men inden de vare komme helt op var Tyskerne gaaet. Det hele have staaet 2-3 minutter paa. Hvor bliver der talt hele Dagen om den Begivenhed. Om Aftenen saa vi Sørideren sejle forbi med Flaget paa halvt, men hvor mange Lig han havde anede vi jo ikke. Spændte vare vi paa Aftenbladene og siden har vi ikke faaet noget at vide og hvorledes Situationen udviklet sig uden gennem Bladene, saa Resten ved du lige saa godt som jeg ved det. Fra den Dag har vi ligget paa Ankerplas Nr. 2., udfør Kastrup. Gejser Spækhuggeren og Tumleren ligger som Vagt ved Undervandsbaaden, vi gaar af og til ud med Post og forsejlede Ordre til Gejser, men ellers ligger vi til ankers fuldstændig krigsklare med Damp paa 2 Kedler, og vi ligger saa klar, at vi kan gaa øjeblikkelig. Jeg tror at de Mennesker der har haft lidt Sympati for Tyskerne maa have mistet den nu ved det Overfald paa et strandet Skib. Militært set gælder det naturligvis om at ødelægge saa mange af Fjen



Krydseren *GEJSER* bygget i 1891-92. Depl. 1300 tons, 2 stk. 12 cm og 4 stk. 87 mm kanoner, 4 torpedoer, fart 17 knob. (Forsvarets Bibliotek)

dens Skibe som mulig men der er dog grænser for hvad en Gentleman tillader sig; en Englænder kunde ikke bære sig saaledes ad. Havde jeg vidst det sagde den engelske Chef kunde jeg om Morgen have skudt ham ned med en Torpedo, men han var jo Englænder. Ja her ligger vi nu og passer paa, men vi haaber der snart kommer Ro over gemytterne igen saa Vagten kan blive noget mildere, og man kan faa lov at komme et trip i land. Jeg haaber I har det rigtig godt, lev vel og vær hjærtelig hilset fra jeres Mand og Far.
Valdemar.

Afslutning.

Arthur Olsen fra *Støren* blev efterfølgende tildelt en britisk medalje for redningen af Lincoln, men den danske regering tillod ikke, at han modtog me-

daljen.

Den overlevende del af *E.13s* besætning blev interneret i Danmark indtil afslutningen af verdenskrigen. Det lykkedes imidlertid skibschefen Layton og hans næstkommanderende Eddis at flygte tilbage til Storbritannien.

Ligene af de 15 omkomne blev i slutningen af august sejlet til Storbritannien, eskorteret af tre danske torpedo-både.

Litteratur:

- Balsved, J.: En dødbringende august morgen.
- Balsved, J.: Layton's første rapport
- Hansen, G. 3 breve vedr. E-13 af færen 1915 og genforeningen 1920
- Lincoln, H. Brev vedr. E-13-affæren.



Den smukke model af en 60-årrers veneziansk galej blev den 11. december 2009 overdraget til direktøren for Statens Forsvarshistoriske Museum, Ole L. Frantzen. Til stede var også repræsentanter for bestyrelsen af Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner. Modellen blev givet af ambassaderåd ved den italienske ambassade i København fra 2006 til 2009, Pier Luigi Gentile. I sin indledende periode på ambassaden boede han i en lille lejlighed nær Orlogsmuseet, og han lærte her at sætte pris på museets flotte samling. Han er selv oprindelig uddannet søofficer fra Venezia.

Skibet bar navnet "CAPITANA DI VENEZIA" og var en af de 109 venzianske galejer under kommando af Sebastiano Venier. Han var indehaver af titlen "Generale da Mar" (admiral) underlagt dogen i Venezia (Venedig). Dogen var betegnelsen på bystatens øverste embedsmand eller fyrste. Nogle år efter slaget ved Lepanto blev Venier selv doge. Modellen fører flag med et rødt kors på en hvid dug.

Skibet deltog i slaget ved Lepanto (ved Korinthbugten ved den græske kyst) den 7. oktober 1571, hvor en spansk-venziansk flådestyrke under Juan af Østrig udslættede en tyrkisk flåde, hvorved den tyrkiske dominans i Middelhavet blev brudt. I den samlede flådestyrke - Den hellige Liga - indgik i alt 202 galejer fra Spanien, Napoli, Sicilien, Venezia, Pavestolen, Genua, Savoyen og ordensridderne. Modstanderne under Ali Pasha havde 208 galejer, men de kristne havde ca. 3 gange så mange kanoner som tyrkerne.

Tyrkerne formodes at have mistet 20.000 mand (dræbte, sårede og tilfangetagne). De fik erobret 137 af deres skibe, og 50 yderligere blev sænket under slaget. Ca. 10.000 kristne galejsslaver i den tyrkiske flåde blev befriet under slaget. Selv mistede de kristne 7.500 mand og 17 skibe.

Medlemsudflugt den 12. juni



Selskabets udflugt lørdag den 12. juni i anledning af flådens 500 års fødselsår blev en stor succes. 114 medlemmer med pårørende deltog. Efter kanalrundfarten, der var sponsoreret af DFDS Canal Tours, gik man i land på Nyholm, hvor en herlig frokost i Bræddehytten ventede. På billedet ses landstigningen. Foto: Henrik Muusfeldt.

Det er desværre ikke lykkedes at få en aftale med Statens Forsvarshistoriske Museum i stand vedr. salg af Særnummeret om ”Nyholm en historisk vandring”, men hæftet kan købes i Fregatten Peder Skrams billetsalg og hos Nyboder Boghandel til en pris af kr. 50.

**MEDDELELSER FRA
ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB
Arrangementer sæsonen 2010 – 2011**

Onsdag den 27. oktober 2010 kl. 19.30
Foredrag: Scapa Flow
Finn Wiberg-Jørgensen

Onsdag den 24. november 2010 kl. 19.30
Foredrag: Slipshavn
Peder Ellegaard Larsen

Onsdag den 26. januar 2011 kl. 19.30
Foredrag: Tre unge søofficerers rejse på Island
Ole Lisberg

Onsdag den 23. februar 2011 kl. 19.30
Foredrag: Anholt 1811, søløjtnanternes angreb
Sten Krarup

Onsdag den 6. april 2011 kl. 19.30
Generalforsamling efterfulgt af forevisning af historiske film og billeder.

Alle foredrag og generalforsamlingen foregår på Orlogsmuseet
Efter onsdagsforedragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få 2 stk.
smørrebrød med øl og kaffe for i alt 80 kr.

Tilmeldinger til foredragsaftener og generalforsamling til Trine@Kjems.com
Eller telefon 3315-1410. Det skal præciseres, at tilmelding til spisning skal ske
senest mandagen før det pågældende foredrag/generalforsamlingen.