

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



54. årgang

Nr. 3 - august 2021

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet
MARINEHISTORISK SELSKAB/
ORLOGSMUSEETS VENNER
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til Søren Nørby, E-mail:
noerby@gmail.com
eller tlf. 2068 6847

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
Henvendelse vedr. medlemskab/
abonnement til formanden Niels
Mejdal, E-mail:
formand.ombl@gmail.com eller
tlf. 3091 5092

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)
Roret 89
3070 Snekkersten
Tlf. 2287 2029
E-mail: *twismann@gmail.com*

Layout: Tom Wismann

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:
Toptryk Grafisk Aps
www.toptryk.dk
Tlf.: 7465 0101

INDHOLD

Artikler

Det danske skib FORTUNAS rejse 3
til Kina i 1674-77 som beskrevet
i hollandske kilder.

Mathias Istrup Karlslose

Beskrivelse af et Marinemaleri 24
Søren Nørby

Bog anmeldelser

Søfartshistorier fra Aarhus og 33
de syv verdenshave

Jacob Tætrup Kjærsgaard

Gerhard von Kamptz - Born- 34
holms sidste kommandant
Jens Andersen

Med fornøden dristighed 36
Søren Nørby

Gasturbinebådene af SØLØVEN-kl 38
Ministrygerne af SUND-kl. 39

Meddelelser fra formanden 41

Regnskab for MHS 2020 45

Meddelelser fra OMBL 46

www.marinehist.dk

Forsidebillede: *Trankebar med
Castellet Dansborg. (Vore gamle
Tropokolonier, Bind 1, s. 137)*

*Skulle nogens ophavsret være krænket er det
sket ufrivilligt og utilsigtet, fordi den retmæssige
indehaver af ophavsrettighederne ikke har været
mulig at finde. Retmæssige krav i denne forbin-
delse vil blive honoreret, som havde der fore-
ligget en tilladelse i forvejen.*

Det danske skibs FORTUNAS rejse til Kina i 1674-77 som beskrevet i hollandske kilder

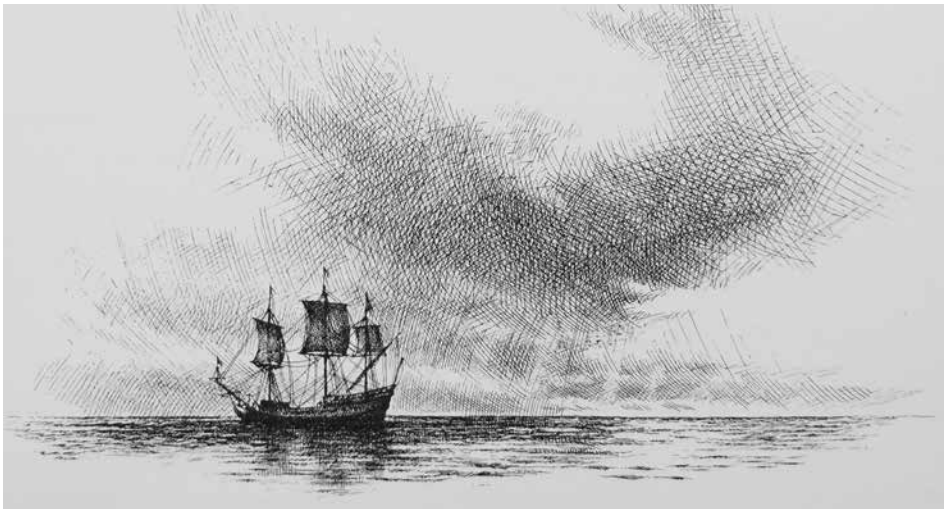
Mathias Istrup Karlsmose

Et par ord fra redaktøren!

FORTUNA var ikke et af flådens skibe, men historien synes alligevel relevant for tidsskriftets læsere, da flåden fra omkring 1690 regelmæssigt begyndte, at konvojere de rigt lastede handels-skibe på dele af rejsen mod de hjemlige farvande. Handelsskibene fra det ost-asiatiske kompagni var alle i en eller anden grad armerede med kanoner og håndvåben til selvforsvar, købt ud af flådens beholdninger.

Det er desværre ikke lykkedes forfatteren eller redaktøren at finde en illustration der viser FORTUNA.

Historien om forholdet mellem Danmark og Kina har tiltrukket sig megen opmærksomhed blandt danske historikere i de seneste år, ikke mindst i værket *Kinafarerne* af Benjamin Asmussen fra 2019. I både dette værk samt flere andre om dansk-kinesiske relationer, finder man ofte årstallet 1674 som starttidspunktet for dansk-kinesiske relationer, da dette var året hvor skibet FORTUNA sejlede ud fra København i retning af Kina. Denne opfattelse er blevet så officiel at den kinesiske ambassadør Liu Biwei i 2017 specifikt valgte FORTUNA's rejse som jomfrurejsen for dansk-kinesiske relationer i en artikel på ambassadens hjemmeside.



Ukendt skib omkring 1670. (Vore gamle Tropekolonier, s. 104)

Til trods for at FORTUNA således flere steder anerkendes som starten på dansk-kinesiske relationer, og den tidligste del af Kinafarten, er det begrænset hvor meget forskning der er lavet om rejsen i sig selv. Den forbigås oftest på et par linjer, især grundet det manglende kildemateriale om rejsen på dansk, hvoraf størstedelen er gået tabt. Men baseret på især hollandsk - og i mindre grad japansk - kildemateriale er det denne artikels formål så vidt mulig at rekonstruere rejsens formål og forløb, og placere den i en historisk kontekst - både dansk, hollandsk og kinesisk - for dermed at belyse hvorfor rejsen ikke blev fulgt op af Danmark, og hvorfor det skulle være helt til 1730 før den danske Kinafart blev en tilbagevendende, komercielt baseret begivenhed.

Kildemateriale

Som beskrevet i indledningen er det danske kildemateriale omkring rejsen i 1674 ganske mangelfuldt, og det er nok forklaringen på, at den aldrig er blevet beskrevet i større detaljer i dansk historiografi. I Kay Larsens *Den danske Kinafart* fra 1932 omtales det kortvarigt, at der på Fort Dansborg i Trankebar i 1700'tallet skal have været en journal og hovedbog fra togtet, men disse er tilsyneladende gået tabt. Benjamin Asmussen omtaler kort rejsen i *Kinafarerne - Mellem Kejserens Kina og Kongens København* fra 2019, men informationerne heri synes at

være baseret på Larsens, hvor det gentages at journalen er gået tabt, og meget viden derudover er ukendt.

Asmussen nævner at danskerne tilsyneladende handlede med et sted kaldt Holguur, som han placerer i enten Fuzhou eller Quanzhou. Asmussen lægger op til, at fremtidig forskning kan kaste lys over disse ekspeditioner, og denne artikel kan ses som et forsøg på at følge op på dette. I bindet om Indien fra Gads nye kolonihistorie fra 2017, redigeret af Niels Brimnes, omtales FORTUNA også som det første danske skib i Kina. Det nævnes kort at det i 1676 besøgte Fuzhou og bragte en last med tilbage.

Rejsen omtales også som startskuddet til dansk-kinesiske relationer i Brødsgaard og Kirkebæks bog fra 2001. Her refereres i kildehenvisningen til det engelsksprogede værk *Pepper, Guns and Parleys* af John E. Wills Jr., som omhandler Hollandsk Ostindisk Kompagnis relationer med Kina fra 1662-1681. I forbindelse med en kort omtale af FORTUNA's rejse beskriver Wills Jr., at det eneste kildemateriale om rejsen der kunne findes i det danske rigsarkiv, var introduktionsbreve fra Kong Christian V til diverse asiatiske monarker, og kopier af et rejsepas til skibenes kaptajner, samt nogle breve der blev skrevet under skibets ophold ved Java i 1675. Dermed kan det danske

1082
Sultanen af Bantam
Hans Majestæt Christian V



ابن سوره ميتانك تونس دان اخلاص در نه فادك سري سلطان ابو الغض ديسنق بغ مغفوك تحت فكرچان د البركزي بسن خلدات ملكه
وجيزه اهان اعاد به ملكه واقع كنفدر اراج دانمرك بغ برنام اراج كرسن من الوراج فرقي نه بي بغ مغفوك تحت فكرچان د البركزي
دانمرك اراج بغ سمنوي، بلكه براني مالو رسكلك بركزي اشرافن دان بركزي بلوغ ابعن اباله اراج بغ امت بيشوان سرت ستوان دان بغ سمنوي
نغير پشته سكل اچان ديارت دان ولاوت سرت مفلكر كن است عاده اراج د البركزي دانمرك اچولت كرين در فديت، سو
سوره دان بلكس در نه اراج كرسن پتبن ايت سله سقميله كنفدر اراج فادك سري سلطان ديسنق دغن سمنوي مكل افيل در بركله سري
ايت نه بغير سيم سرقيله بلو باقون بغ امت هر م نه برك سمنوي دان غنبر اكو مغتال فرچان تونس دان اخلاص دان هديق بركله
كسپن شهان بلوغ مقصود اراج كرسن پتبن بغ سرت دالركا بريت سله دكتهو بله اوله فادك سري سلطان ديسنق ملك فادك
سري سلطان فورن اوله سنجي سب سمنوي فرچان اراج كرسن پتبن بغ سرت دالركا بريت سمنوي اوله فورن اراج كرسن پتبن
هديق نمت نانه د البركزي پتبن اكو تمغين كفتين دانمرك دوق ديسنق كران هديق بيليك د البركزي سمنوي اوله فادك سري سلطان
مهر پتبن بيليك ايدان اوله كفتين دانمرك ايت سرت بهاني فرجهين فادك سري سلطان كفو كفتين دانمرك دوق ديسنق ايت سرت
بلوغ سمنوي دالكم سوره فرجهين ايت سمنوي فادك سري سلطان نمت كفو اراج كرسن پتبن جول اچولت اوت بيل ثوتيف، مار كمثل
بالركسن سكره اوت ايت ايت سرائن شكيل دان دسكناك فلور بيل سره شهان فادك سري سلطان مبر معلوم كفو اراج كرسن پتبن
دهول كال كفتين حبله متفكيك كفو كفو اظاهي بركزيان باغنق لاد ايت سرائن بهار دان توجف فوله ام بهار نمت

Brev fra sultanen af Bantam til Christian V, modtaget 12/8 1672. Overskriften beretter, at brevet er skrevet med sultanens egen haand. Det lyder i oversættelse: "Sultanen af Bantam tilbyder hans kgl. majestæt megen lykke i sin nye regering og takker kgl. majestæt fordi han har besøgt ham med hans skrivelse, og lader ham også vide, at jeg har gjort en kontrakt med hans folk. Den venskab, som hans fader har haft med mig, forhaaber jeg endnu skal forblive mellem mig og hs. kgl. majestæt. Den peber, som kaptajn Adeler har efterladt, har jeg ladet levere til kaptajn Christian Bielke. Hs. majestæt gør vel og forgætter ej, naar som hs. majestæts skibe til Bantam ankommer, at de maatte føre noget godt krudt med dem for betaling, saa ogsaa maatte føres en del kugler af adskillige slags fra 18 pund - ogsaa mindre. At sendes noget tovværk til et skibs udredning af 200 læster." Brevet giver en forestilling om form og tone i de skrivelser, man i Tranquebar modtog fra de mange indfødte fyrster. De eksotiske sultaner betragtede den enevældige danske konge som en jævnbyrdig omend fjern kollega." (Vore gamle tropekolonier, Bind 1, s. 137)

kildemateriale højst beskrive rejsen frem til ankomsten til Java, og der foreligger intet om skibets aktivitet under eller efter ankomsten til Kina i 1676-77, der derfor aldrig er blevet omtalt mere end meget kortfattet på dansk.

Det er her hvor det nye kildemateriale kommer ind i billedet. Den dominerende sømagt i Asien i 1670'erne var Hollandsk Ostindisk Kompagni, ofte forkortet VOC, efter dets navn på hollandsk. Fra hovedsædet i Batavia på Java (i dag Indonesiens hovedstad Jakarta) holdt VOC et vågent øje med aktiviteterne i Asien, og var især interesseret i mulige europæiske konkurrenter.

Store og små observationer blev nedfældet i en journal fra fæstningen i Batavia kaldet *Dagregister Batavia*. I begyndelsen af 1900'tallet blev mange af disse dagsregistre publiceret som årbøger af Batavias Videnskabelige Samfund under ledelse af J. A. van der Chijs, og da flere af originalerne nu er gået tabt, er det som disse årbøger, at dagsregistre stadig kan findes. Journalerne for 1674, 1675, 1676, 1677 og 1678 er alle tilgængelige, og det er disse registre og deres flygtige omtaler af FORTUNA's rejse, der danner det primære kildegrundlag for denne artikel. Flere detaljer kan muligvis findes på arkiver i Nederlandene, men det er *Dagregister Batavia* der primært

danner grundlaget for denne artikel.

Som sekundært kildemateriale til belysning af FORTUNA's rejse indgår tillige det japansksprogede *Oranda Fusetsugaki*. Dette var Japans primære informationskilde om omverdenen i Sakokutiden, der tog sin begyndelse i 1639, hvor udlændinge blev forment adgang til Japan, og japanere blev forbudt at forlade hjemlandet. Konkret bestod *Fusetsugaki* af informationer om den omkringliggende verden samlet af hollænderne, de eneste europæere med adgang til Japan. Disse indeholdt flere henvisninger til Danmark og FORTUNA's rejse. De er i 2003 blevet beskrevet af Yoichi Nagashima, og de henvendelser der refererer til FORTUNA og dennes rejse er også blevet oversat til dansk af Nagashima. Når disse kilder bruges refereres der derfor til Nagashima^{og}.

Hvad angår kinesisk kildemateriale findes der en engelsk oversættelse af kinesiske kilder omkring kontakt til den vestlige verden fra 1644-1820, oversat af Fu Lo-shu. I denne findes der ingen omtale af det danske skibs ankomst i årene 1676-78, men kun af hollandske skibe. Fravær af bevis er ikke nødvendigvis bevis for fravær, da Fus kildesamling ikke er fuldstændig. Den består mest af kilder fra hovedstaden i Beijing, og ikke mere lokale kilder fra Fuzhou. Det kan derfor ikke udelukkes,



Batavia i Hollandsk Ostindien. (Tropenmuseum, National Museum of World Cultures, Amsterdam)

at der kan findes kinesiske kilder der omtaler FORTUNA's besøg i Fuzhou i 1676, hvilket er uden for rammerne af denne artikel.

Historisk baggrund

Danmark blev i begyndelsen af 1600-tallet en af de nye nordeuropæiske kolonimagter, der søgte at sikre sig del i den rige handel med Asien, ud fra en merkantilistisk handelspolitik.

Kong Christian IV var manden bag grundlæggelsen af Det danske Ostindiske Kompagni, etableret i 1616, der blev modelleret efter det succesfulde hollandske VOC, grundlagt i 1602.

VOC havde haft held med at udfordre det hidtidige spanske og portugisiske monopol på global handel. Kong Christian rekrutterede også hollandske købmænd, da deres ekspertise var eftertragtet.

Danskerne etablerede kolonien Fort Dansborg ved Trankebar i Indien, og under Christian IV blev der opretholdt en nogenlunde regelmæssig trafik med Danmark. Ud over handlen i selve Indien handlede danskerne også i Sydøstasien. I 1637 havde kong Christian givet en københavnsk købmand ret til at handle med Japan, Kina og Siam, men dette blev ikke fulgt op, og ingen

danske skibe sejlede endnu så langt. Efter Christian IVs død i 1648 mistede kompagniet dog opbakning i hjemlandet, og i de udfordrende år under Frederik III blev der slet ikke sendt skibe til Asien. Fort Dansborg blev i denne periode bevaret på danske hænder af kommandanten Eskild Andersen Kongsbakke, og dermed var den dansk, da det første skib efter 29 år i 1669 igen sejlede dertil under dansk flag.

Fregatten FÆRØ kom i 1670 tilbage fra Asien med en last peber indkøbt på Java, og denne indledende succes fik den nye kong Christian V til at genoprette et nyt ostindisk kompagni med 40 års eneret på handel med Asien. Næsten omgående blev disse nyheder bekymret rapporteret til Amsterdam af den hollandske gesandt i Danmark.

Dansk Ostindisk Kompagni kom hurtigt ind i en højkonjunktur som følge af krigen mellem Nederlandene på den ene side, og Frankrig og England på den anden, der var udbrudt i 1672. Krigen betød stor kapervirksomhed mod disse landes skibe, der derfor afhang af det neutrale Danmark til deres skibsfart.

Lige som ved det tidligere kompagni blev rekrutteringen af hollandske officerer og andre med kommerciel erfaring fra VOC essentielle for oprettelsen af det nye kompagni. En af de vigtigste i denne sammenhæng var købmanden

Ernst von Hogenhoek, der i april 1671 optræder på en lønningsliste i dansk tjeneste. Hogenhoek havde helt usædvanligt tilbragt ni år ved hollændernes handelsstation i Nagasaki i det lukkede Japan, og havde formentlig tillært sig en del af sproget. I 1664 havde han derudover tjent kortvarigt som chefforhandler i den kinesiske havneby Fuzhou i hollændernes forsøg på at åbne handel, men det var endt helt katastrofalt, og i Wills Jr.'s' ord var han endt som *persona non grata* i de kinesiske forhandlers øjne. Han blev sat fra bestillingen og kom næsten omgående hjem til Europa, hvor han øjensynligt ragede uklar med sin arbejdsgiver, så efter et par hvileløse år i Nederlandene, greb han straks chancen og tog til Danmark, en manøvre der i høj grad blev anset som forræderi i Nederlandene.

Hogenhoeks erfaringer fra Asien omhandlede således især Kina og Japan, markerer danske skibe ikke tidligere havde haft kontakt til. Men inden for tre år efter Hogenhoeks indtræden i dansk tjeneste blev han placeret på skibet FORTUNA, der skulle nå frem til disse nye markeder. Manglen på danske kilder gør det temmelig uklart hvilke overvejelser, der præcis lå bag. Med Hogenhoeks centrale rolle er det dog nærliggende at tænke, at han har været den primære initiativtager bag at der skulle sendes et skib til Kina og Japan - det var her han havde sine erfaringer, og her han havde bedst chance for at

slå igennem. Hogenhoek var også med i direktionen i Ostindisk Kompagni, og har dermed haft direkte indflydelse på beslutningstagningen. FORTUNA blev udstyret med tre kongelige breve, dvs. introduktionsskrivelser fra Christian V der skulle overbringes til herskerne i Kina, Japan og Tonkin (det nordlige Vietnam). Disse tilbød venskab til de asiatiske herskere, og oprettelsen af handel mellem Danmark og landene.

Hogenhoek var den diplomatiske og økonomiske leder af ekspeditionen, og den der ved ankomsten skulle gennemføre forhandlingerne med de asiatiske herskere. Den øverste dansker tilknyttet rejsen synes at have været Jørgen Altelwelt, der ligesom Hogenhoek fik udstedt et rejsepas. Han blev antaget som købmand i Ostindisk kompagni i 1673, men derudover vides ikke noget om ham. Han har dermed fungeret som købmand. Da skibet ankom til Java nævner *Dagregister Batavia* yderligere to hollændere i høje positioner på skibet, nemlig skipper Isaacq Fonteyn og førstestyrmand Sipke Visch, der også begge to tidligere havde arbejdet for VOC.

Problemer ved Java

Udstyret med rejsepas og kongens breve sejlede FORTUNA imod Asien i 1674. Om første del af skibets rejse er der ingen direkte historiske vidnesbyrd. *Dagregister Batavia* beretter om skibets ankomst til Batavia på

Java 15.-16. februar 1675. Her nævnes det at det kom sammen med et andet dansk skib, på hollandsk HOOP (formentlig en oversættelse af dansk HÅBET, ligesom FORTUNA oversættes FORTUYN i arkiverne) fra Coromandelkysten i Indien. Altså havde FORTUNA været forbi Trankebar undervejs, og rejsetiden har formentlig betydet en afrejse fra København i april eller maj 1674.

Ved ankomsten til Java har målsætningen sandsynligvis været at købe peber hos Sultanen af Bantam, den sidste uafhængige indfødte hersker, der solgte peber uden om det hollandske monopol. I nogle år havde der været et dansk pakhuis i kongeriget Bantam på den nordvestlige del, men uheldigvis havde den danske købmand her, af hollænderne blot navngivet Pauli, i de mellemliggende fem år siden Danmarks sidste rejse hertil i 1670, stiftet en anseelig gæld hos sultanen. Denne gæld stod slet ikke mål med den last FORTUNA havde samlet op i Trankebar, og den skuffede sultan truede med at konfiskere det danske pakhuis, hvis ikke den danske gæld blev betalt. Hollænderne omtalte igen FORTUNA i juni 1675, hvor det tørt blev bemærket i registret at danskerne endnu ikke havde kunnet betale gælden til sultanen, og derfor kunne Hogenhoek ikke skaffe de nødvendige varer til at gennemføre den planlagte rejse til Kina og Japan. I sidste ende

betød dette, at FORTUNA i første omgang måtte opgive videre færd, og i sommeren 1675 derfor sejle tilbage til Trankebar.

VOC's ledere i Batavia, herunder generalguvernør Joan Maetsuycker, blev således hurtigt bevidste om FORTUNA's intentioner om at sejle til Kina og Japan. Den 5. juli 1675 blev dette rapporteret til Japan i form af et *Oranda Fusetsugaki*, altså hollændernes nyhedsbrev til det isolerede japanske shogunat. Den hollandske købmand i Nagasaki, Johannes Camphuys rapporterede, at Hogenhoek var ankommet med et dansk skib til Java, men måtte vende om grundet gælden til Bantam.

Camphuys vurderede dog klart, at Hogenhoeks ihærdighed ville betyde, at han ville forsøge at komme til Japan via Fuzhou i Kina igen året efter.

Den japanske guvernør i Nagasaki, Okano Magokuro, rapporterede udviklingen videre til landets hersker, shogunen, i Edo (i dag Tokyo), tilknyttet en kort kommentar med informationer omkring Danmark, herunder at landet mindede om Nederlandene, og at deres religion "ikke var af den forbudte slags", altså katolicisme. Okano lavede også en forespørgsel til de centrale myndigheder om hvordan man skulle reagere, i tilfælde af at et dansk skib ankom til Nagasaki. Shogunen svarede

kort, men klart, at man skulle afvise det, som man havde gjort med det engelske skib RETURN, der i 1673 havde forsøgt at få adgang til det japanske marked. Dermed var Japan effektivt lukket for det danske skib, uden at nogen ombord på skibet vidste det.

Andet Forsøg

Camphuys havde rapporteret til japanerne, at han mente at den ihærdige Hogenhoek nok ville prøve at vende tilbage senere, og det havde han helt ret i. Den 11.-12. december 1675 var FORTUNA nemlig tilbage ved Java, igen med mål om at nå Kina og Japan. Denne gang medbragte skibet fra Trankebar en last til værdi af 4.000 rigsdaler i forskellige varer. Det var igen ledsaget af et andet dansk skib, denne gang ZEEPAART, (hollandsk for SØHEST)²⁹. Kort efter ankomsten rapporterede dagsregistret, at der havde været disciplinære problemer med den hollandske stymand Sipke Visch, der var blevet afskediget af den danske guvernør i Trankebar, Sivert Adeler.

Det nævnes dog at FONTEYN fortsat var skibets kaptajn. Kort efter ankomsten til Batavia blev skibet ramt af en ulykke, da Hogenhoek pludselig døde af sygdom. Hans død nævnes først 12.-14. januar 1676³¹ og ³². Det var umiddelbart et tilbageslag for danskerne, da Hogenhoek skulle have været nøglen til kinesisk og japansk diplomati. Wills Jr. skriver dog tørt at Hogenhoeks død



Et kort over Kina under de tre Feudalherrers oprør, med Fuzhou indtegnet. (Seasoninthesummer, Wikimedia Commons)

måske har været til dansk fordel, da han så ikke kunne sabotere danskernes diplomati i Kina som han havde gjort det i hollandsk tjeneste ti år tidligere.

Måske har fraværet af Hogenhoek også hjulpet danskerne allerede i Bantam, for denne gang rendte de ikke ind i de problemer med sultanen af Bantam, til trods for at der ikke er noget der tyder på, at gælden blev betalt. Senere på året udvekslede guvernør Adeler fra Trankebar breve med hollænderne for at få løsladt en ny dansk repræsentant i Bantam, Johan Hendricx Schütte, der tilsyneladende blev tilbageholdt af sultanen, så helt løst var problemerne

ikke. Men de hæmmede ikke længere FORTUNA's rejseplaner, og i maj kunne skibet endelig, om end uden Hogenhoek, gennemføre sin rejse mod Kina.

Situationen i Kina i 1676

Den 30. maj 1676 blev det noteret i Batavia, at de to danske skibe var sejlklare. ZEEPAART sejlede tilbage mod Trankebar, mens FORTUNA ville fortsætte mod havnebyen Fuzhou i det sydlige Kina. Lasten bestod af en række varer, der var erhvervet på Java, herunder peber, lakværk, koral, og interessant nok, krudt. Især den sidste vare var ikke tilfældig, og viser et vist

niveau af forberedelse blandt de danske kaptajner denne gang. Kina var nemlig anno 1676 et rige der var ramt af en voldsom borgerkrig, en borgerkrig der også strakte sig til Fuzhou.

Situationen, da FORTUNA ankom til havnen Xiaocheng ud for Fuzhou 18. juli 1676 i konvoj med tre hollandske skibe, var mildt sagt indviklet. I 1644 havde et nyt kejserdynasti, Qing, sat sig på tronen i Beijing efter at have fortrængt det gamle Mingdynasti. Qing var domineret af etniske manchuer fra det nordlige Kina. Borgerkrigene var fortsat i Sydkina i årtier, hvor Qing-styret især havde været afhængig af tre såkaldte feudalherrer, dvs. gamle Ming-generaler, der havde skiftet side og nu kæmpede det nye dynastis sag.

Den unge kejsers Kangxi havde dog i 1674 forsøgt at indskrænke feudalherrerens magt i Sydkina, hvilket havde udløst et voldsomt oprør, De Tre Feudalherrerens Oprør, der var i fuld gang i 1676. En af de tre feudalherrer var Geng Jingzhong, der herskede som vicekonge i Fujianprovinsen, hvor Fuzhou lå placeret. Den havneby som danskerne gik efter at handle i, lå således på oprørernes hænder. Det var netop på grund af den igangværende krig, at de tre hollandske skibe, som FORTUNA sejlede i konvoj med, medbragte salpeter, svovl og bly. Det vil sige ingredienserne til at lave krudt,

noget Geng specifikt havde anmodet om.

Som det fremgår af ovenstående note i dagsregistret, var krudt også en del af den last, der var om bord på FORTUNA. I en tid hvor europæerne generelt havde store problemer med at levere varer, der var efterspurgt på det kinesiske marked, var dette forsøg på at profitere af den igangværende borgerkrig nok ikke så dumt endda.

Tilbageholdt i Kina

I hvert fald beslaglagde Geng nærmest omgående efter ankomsten til Fuzhou alle ingredienserne til at lave krudt, i første omgang uden at betale for det. Wills Jr. fandt ingen detaljerede omtaler af denne episode i kinesiske kilder - han læner sig næsten udelukkende op af de hollandske - og der er dermed ikke noget der tyder på at dette jomfrumøde mellem et dansk skib og de kinesiske handelsfolk blev noteret af kineserne, eller at de anskuede FORTUNA som andet end endnu et hollandsk skib. I hvert fald blev danskernes skæbne i havnen i Fuzhou uløseligt kædet sammen med de hollandske skibe, og i det borgerkrigsplagede land skulle det vise sig at det kunne tage lang tid og meget usikkerhed at opnå økonomiske resultater.

Den 24. oktober 1676 havde Geng endnu ikke betalt for sine varer, da nyheden kom om at Gengs styrker



Geng Jingzhong, krigsherren i Fuzhou. (Offentligt domæne lavet i Qing dynastiet af ukendt kunstner)



Bugten omkring Fuzhou i Qing dynastiet. (Af Jacques Nicolas, i Antoine-François Prevosts L'Historie Generale des Voyages, udgivet i Den Haag af Pierre de Hondt, 1757-1780)

havde lidt et stort nederlag imod de manchuriske styrker under prinsen Giyesu, som var en del af den manchuriske kejserfamilie. Ifølge den hollandske rapport sendt derfra udløste nederlaget kaos og plyndringer i Fuzhous gader³⁷. Panikken ramte også Geng, der 9. november kapitulerede til Giyesu, (og dermed forrådde oprøret), imod at få sparet sit liv. Giyesu gjorde nu sin entre i Fuzhou, mens både danskerne og hollænderne stadig lå for anker i havnen, uden at have modtaget betaling for de solgte varer.

Den 12. december 1676 blev både danske og hollandske ledere tilkaldt til et møde med Giyesu i Gengs bolig inde i Fuzhou⁴⁰ og ⁴¹. Den danske leder navngives ikke her, men senere omtales de danske ”overkøbmænd” som ”Hans Caspers” (Hans Kaspersen?) og Jacob Hogenhoek.

Førstnævnte har unægtelig et dansk- klingende navn, og nummer to må være en slægtning til den afdøde Hogenhoek, men denne Jacob omtales ikke andre steder i kilderne. De befandt sig hos Giyesu i fem dage og



Fuzhou i 1600-tallet. (Fra Gommans, J.; Diessen, J.R.: Grote atlas van de Verenigde Oost-Indische Compahnie VII, Oost-Azie, Birma tot Japan, Voorburg, 2010, side 173)

blev behandlet godt, men blev forbudt at handle yderligere, og blev også forbudt at sejle bort fra Fuzhou, indtil kejseren i Beijing havde kunne træffe en beslutning omkring dem.

Hen over vinteren 1676/77 var situationen temmelig delikat. Giyesu sørgede for at hollænderne fik noget af den betaling, som Geng skyldte dem, om end de beskrev varerne som værende ”uønsket jern og kobber til opskruede priser”^{43 og 44}.

Der var i lang tid ingen nyheder fra Beijing, og dermed kunne skibene ikke forlade Fuzhou i sikkerhed. Situationen blev endnu mere anspændt fordi borgerkrigen i denne periode nærmede

sig Fuzhou. Ved at skifte side kom Geng i konflikt med Zheng Jing, herskeren fra Taiwan, der havde erobret kystområderne syd for Fuzhou.

Zheng var en gammel fjende af hollænderne, fordi hans far havde erobret deres koloni på Taiwan i 1662. Han besad den stærkeste flåde i Kina, og efter Geng skiftede side, blokerede 100 af Zhengs kampklare skibe udmundingen af floden ved Fuzhou. Samme rapport der nævner dette, nævner også at FORTUNA lå for anker midt på floden midt imens denne blokade fandt sted.

I foråret 1677 blev Geng helt fjernet

fra indflydelse i Fuzhou, og i stedet ankom seks højtstående embedsmænd fra Beijing for at administrere havnen. Som Wills Jr. beskriver, blev dette årsag til temmelig meget forvirring set fra et hollandsk (og dansk) synspunkt, da der ikke var reel adskillelse mellem embedsmændenes autoritet, og deres interesser i øvrigt var i konflikt med hinanden. De tillod et af de hollandske skibe at sejle til Batavia med breve, hvori de anmodede om hollandske skibe til at fuldføre krigen imod Zhengs flåde i marts. I mellemtiden viste Zhengs flåde sig ofte truende ud for Fuzhoufloden, og truede med at bringe borgerkrigen tæt på.

Aftalerne om at sende et hollandsk skib med meddelelsen til Batavia var blevet til stede gennem møder med generalguvernøren af Fujian, den provins hvor Fuzhou var hovedstad, Lang Tingxiang. Trods det at den hollandske chefforhandler, Jacob Martensen Schagen, denne gang deltog, er der ingen omtale af danskernes deltagelse, modsat mødet i november. Hollænderne fulgte en monopolpolitik, og derfor var det naturligt i deres interesse at holde danskerne sidestillet i forhold til at få adgang til kineserne. Da den kinesiske ambition var at få hjælp fra den hollandske flåde til kampen mod Zheng, har det enlige danske skib nok ikke vakt den store interesse. Hvor danskerne og hollænderne primært var interesserede

i handel, noget hollænderne i årtier havde kæmpet for at få tilladelse til at gennemføre regulært, var kineserne mest interesserede i at bruge europæiske krigsskibe som allierede i kampen imod Zhengs oprørske flåde.

Dette fremgår af de kinesiske kilder som behandler de hollandske skibe i kinesiske havne i disse år omtaler næsten udelukkende forhåbningen om at bruge de hollandske skibe som allierede til et militært formål. (Som tidligere nævnt uden at omtale danskerne). Hermed har muligheden for lovlig handel mest tjent som et forhandlingsobjekt, der skulle søge at bringe hollænderne til forhandlingsbordet om en militær alliance. Det enlige danske skib så lang vejs fra har derfor næppe haft nogen interesse. FORTUNA omtales igen 16. april, hvor det nævnes, at der var uenighed og skænderi imellem de to overkøbmænd, Caspers og Jacob Hogenhoek.

Hjemrejsen

FORTUNA forblev tilbageholdt i Fuzhou med de hollandske skibe indtil sommeren 1677. Den 26. juni ankom omsider en ordre fra Beijing, oversat til latin af en missionær, der fra kejserens side gav hollænderne tilladelse til at handle her hvert år, om end de hver gang skulle bede kejseren om officiel tilladelse. Dekretet fra kejser Kangxi fandt Wills Jr. kun i en hollandsk oversættelse, ikke som originalt på kinesisk, og det

inkluderede ingen omtale af danskerne eller deres rettigheder, hvilket igen indikerer at hollænderne havde held med at tilsidesætte danskerne så meget, at kineserne ikke fuldt ud opfattede dem som repræsentanter for en anden europæisk stat. I hvert fald vakte de ikke tilstrækkelig interesse hos de kinesiske myndigheder. Intet tyder på at danskerne fik chancen for at overbringe Christian V's brev til kejseren.

Med dekretet udstedt var det de europæiske skibe frit for at forlade Fuzhou igen. De hollandske skibe sejlede næsten straks, mens det tilsyneladende tog noget tid før FORTUNA forlod havnen. Først 21. december dette år nævnes det i en kort passage, at FORTUNA var ankommet til Batavia, hvilket passer med at skibet forlod Fuzhou i oktober 1677 efter over et år fanget i havnen. Helt spildt havde rejsen ikke været for danskerne, for hollænderne bemærkede, at skibets last var fyldt med te, porcelæn og kinesisk papir, hvilket var almindelige, og værdifulde, handelsvarer fra Kina. Skibet stoppede denne gang kun kortvarigt i Batavia, inden det fortsatte rejsen til Trankebar. Det nævnes også, at Giyesu personligt havde handlet med FORTUNA, og købt dets last til en samlet værdi af 5-6.000 rigsdaler, efter den hollandske vurdering.

I januar 1678 befandt FORTUNA sig

fortsat i havnen i Batavia, men skulle snart sejle imod Trankebar. Dette er dog den sidste omtale af skibets sejlads i *Dagregister Batavia*, så kort efter er det formentlig sejlet mod Trankebar. Da logbogen jo efter sigende befandt sig i Trankebar indtil 1700'tallet må skibet være nået frem, men yderligere omtaler af det findes ikke. Dermed var Danmarks første Kinafart bragt til ende.

En forspildt chance?

Detaljerne om FORTUNA's rejse til Kina, som fortalt ovenfor, er sket ved at stykke omtaler af skibet fra hollandske og japanske kilder sammen. Det giver billedet af en farefuld rejse i en forvirrende tid, hvor skæbnen i havnen i Fuzhou længe lå hen i det uvisse. Det er som en sidenote værd at bemærke en ret konkret forspildt mulighed der forelå. I 676-77, mens FORTUNA var i Fuzhou, var en dansker nemlig bosat her i kinesisk tjeneste.

Der er tale om Jan Smith (kun kendt på hollandsk, måske afledt af Jens Smed), født i København, en underofficer i VOC, der var ankommet til Batavia i 1660. Under belejringen af Fort Zeelandia på Taiwan i 1661-62 hoppede Smith sammen med en række andre hollandske soldater af til kinesisk tjeneste hen mod slutningen af belejringen, inden fæstningen faldt. Han var forblevet i tjeneste under herskeren på Taiwan, Zheng Jing, og

var blevet sendt til Fuzhou i 1670'erne, hvor han i øvrigt var blevet gift og fået fem børn. Da Qing styret erobrede byen havde Jan Smith skiftet side og anlagt manchurisk frisure med hårpisk. Den hollandske købmand Jacob Schagen, der anførte hollændernes forhandlinger i Fuzhou, sendte 2. marts 1677 et brev til Batavia omkring hans møde med Jan Smith i Fuzhou, altså mens FORTUNA var i byen, men uden at der fandt nogen kontakt sted mellem Smith og hans landsmænd. Måske en forspildt chance for en kontaktperson i Kina.

Efterspil

Det er værd at bemærke at FORTUNA efter sit besøg i Fuzhou sejlede direkte til Batavia, og ikke forsøgte at sejle videre til Japan eller Tonkin som først planlagt. Dette efter at hollænderne i et fusetsugaki til japanerne for år 1676 ellers havde udtrykt en frygt for at netop dét ville ske. Hvorfor dette er tilfældet kan man kun gisne om. På den ene side var mere end et år med uvished og manglende tilladelse til at rejse i Fuzhou, mere end nok for besætningen, der var mest interesseret i blot at vende hjem. Måske var lederne tilstrækkelig tilfredse med den last man havde erhvervet sig i Kina - hvor det jo tyder på at størstedelen af lasten faktisk blev solgt for værdifulde kinesiske varer - og man mente simpelthen ikke at der var mere at opnå i denne omgang. Sidste omtale af FORTUNA i

fusetsugakerne er fra 1677, hvor det med en enkelt linje blev nævnt at det danske skib lå tilbageholdt i Fuzhou endnu. Derefter mistede japanerne tilsyneladende interessen for det danske skib, der jo aldrig nåede frem til Japan.

Selvom skibet nåede sikkert tilbage til Trankebar, blev det ikke umiddelbart fulgt af nye togter. Asmussen nævner, at der var oprettet en handelsstation et sted kaldet *Holguur*, der dog ikke blev omtalt igen efter 1678. Da FORTUNA først vendte helt tilbage til Trankebar i 1678 betyder det formentlig, at det aldrig blev brugt af andre danske skibe end FORTUNA. Asmussen nævner Quanzhou eller Fuzhou som potentielle kandidater for hvad *Holguur* er. Baseret på beretningen om FORTUNA i de hollandske kilder kan det kun være Fuzhou.

Trods de politiske og diplomatiske udfordringer i Fuzhou endte rejsen økonomisk ganske respektabelt, om end vi ikke kan kende den fulde værdi af den last, FORTUNA vendte tilbage til Trankebar med. Alligevel blev FORTUNA ikke fulgt op af flere danske Kinafarter umiddelbart. Asmussen nævner et forsøg på at sende skibet PRINTZ JØRGEN fra Trankebar i 1702, der imidlertid ikke blev til noget, og engelske kilder indikerer, at et dansk skib med engelske superkargoer i 1700 uden held forsøgte at handle i



Ostindisk Kompagnis skib OLDENBURG under reparation på Java. (Fra Kinafar-erne af Benjamin Asmussen, side 27)

Xiamen og Zhoushan. Den stabile Kinafart begyndte dog først fra 1730, hvor Asiatisk Kompagnis CRONPRINTZ CHRISTIAN sejlede til Guangzhou (Kanton), hvorefter den regelmæssige sejlads, som Asmussen beskriver, begyndte.

Forklaringen kan have været økonomisk. Nagashima bemærker at Det Ostindiske Kompagnis økonomi var dybt afhængig af de politiske udviklinger i Europa. Når der var krig, som mellem Nederlandene og Frankrig fra 1672-78, tjente danske skibe godt på at være neutrale, men når der var fred, blev de udkonkurreret af deres bedre bemidlede konkurrenter.

Oven i disse faktorer havde Christian V i 1675 startet Skånske Krig imod Sverige. Krigen kostede store summer, hvilket også påvirkede, også Ostindisk Kompagni. Oven i dette var skibet OLDENBORG i 1676 forlist ved Anholt og gået tabt, og økonomien for Ostindisk Kompagni og Danmark var ganske enkelt ikke på samme niveau som da FORTUNA var blevet sendt af sted. FORTUNA vendte tilbage netop som en periode med europæisk fred og dermed lavkonjunktur ramte kompagniet efter krigens slutning i 1679, og den lange vej til Kina var simpelthen ikke risikoen værd. Kompagniet led også under under at hollænderne i 1684 lukkede handlen med Bantam,

og dermed påvirkede hele regionens handel. Derved mistede danskerne deres bedste kilde til at købe peber, og også det sted de under FORTUNA's rejse havde brugt til at indkøbe varer til salg i Kina.

Endelig kan det også være, at den kølige politiske modtagelse i det borgerkrigsramte Kina, hvor danskerne tilsyneladende blev tilsidesat af hollænderne og ikke fik adgang til regulær handel, har taget modet fra danskerne. Der manglede garanti for at flere rejser kunne lade sig gøre med økonomisk afkast. For hollænderne fik heller ikke et gennembrud med stabil handel med Kina før 1685, efter oprøret var afsluttet. Kejser Kangxi valgte endelig at åbne havnen i Guangzhou for handel for europæere, og oprette Kanton Systemet, der blev brugt under Kinafarten. Men fordi danskerne ikke fulgte op på rejsen med FORTUNA, drog de først fordel af denne åbning af handlen i 1730, næsten 45 år efter den var sket.

Noter

¹ Biwei, Liu, *New Voyage of Friendship between China and Denmark by Ambassador Liu Biwei*, 2017/05/02, på <http://dk.china-embassy.org/eng/zd/gx/t1458264.htm>, sidst besøgt 11/08 2020

² Larsen, Kay, *Den danske Kinafart*, Lindhardt og Ringhof, 2. august 2018, side 9

³ Asmussen, Benjamin, *Kinafarerne - Mellem Kejserens Kina og Kongens København*, Gads Forlag, i samarbejde med M/S Museet for Søfart, 2019, side 28

- ⁴ Brimnes, Niels, et al., *Indien: Tranquebar, Serampore og Nicobarerne*, Gads Forlag, 2017, side 192
- ⁵ Brødsgaard, Kjeld Erik og Kirkebæk, Mads, *China and Denmark: Relations since 1674*, NIAS Press, 2001, side 14
- ⁶ Wills Jr. John E., *Pepper, Guns, and Parleys: The Dutch East India Company and China, 1662-1681*, Harvard University Press, 1974, side 160
- ⁷ *Daily Journals of Batavia Castle 1624-1682*, på Arsip Nasional Republik Indonesia, https://sejarahnusantara.anri.go.id/daily_journals_volumes/, sidst besøgt 11/08 2020.
- ⁸ og ⁹ Nagashima, Yoichi, *De dansk-japanske kulturelle forbindelser, 1600-1873*, Museum Tusulanums Forlag, 2003, side 9
- ¹⁰ Fu, Lo-shu, *A documentary chronicle of Sino-Western relations, 1644-1820*, University of Arizona Press, Tucson, 1966, side 49-53
- ¹¹ Nagashima, side 16
- ¹² Larsen, side 8
- ¹³ Nagashima, side 41
- ¹⁴ Nagashima, side 41
- ¹⁵ Nagashima, side 43
- ¹⁶ Kuitert, Wybe, *Japanese Art, Aesthetics, and a European Discourse: Unraveling Sharawadgi*, I *Japan Review*, 2014, NO. 27, pp. 77-101, side 91
- ¹⁷ Wills Jr., side 96
- ¹⁸ Kuitert, side 91
- ¹⁹ Larsen, Kay, *Ernst de Hogenhuck*, i *Dansk Ostindiske Personalial og Data på Dansk Demografisk Database*, Rigsarkivet, https://www.ddd.dda.dk/dop/visning_billed.asp?id=2661&sort=e, sidst besøgt 21/08 2020
- ²⁰ Nagashima, side 42
- ²¹ Wills Jr., side 160
- ²² Larsen, Kay, *Jørgen Altelwelt*, i *Dansk Ostindiske Personalial og Data på Dansk Demografisk Database*, Rigsarkivet, https://www.ddd.dda.dk/dop/visning_billed.asp?id=100&sort=e, sidste besøgt 21/08 2020
- ²³ *Dagh-Register gehouden in Casteel Batavia vant passerende daer ter paletse als over geheel Nederlandts-India Anno*
- ²⁴ udgivet af Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, redigeret af J. A. Van der Chijs, Batavia Landsdrukkerij, 1902, side 149. (herfra vil det blive refereret som DB 1675)
- ²⁵ DB 1675, side 67
- ²⁶ Parmentier, Jan, *VOOGEL PHOENIXs rejse til Bantam 1677-1679*, i *M/S Museet for Søfarts årbog 33*, 1985, 115-141, side 119
- ²⁷ DB 1675, side 68
- ²⁸ DB 1675, side 158
- ²⁹ Nagashima, side 45
- ³⁰ Nagashima, side 46
- ³¹ *Dagh-Register gehouden in Casteel Batavia vant passerende daer ter paletse als over geheel Nederlandts-India Anno*
- ³² udgivet af Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, redigeret af J. A. Van der Chijs, Batavia Landsdrukkerij, 1903, side 8 (herfra DB 1676),
- ³³ Wills Jr., side 161
- ³⁴ DB 1676, side 54
- ³⁵ DB 1676, side 109
- ³⁶ Xing, Hang, *Between Trade and Legitimacy, Maritime and Continent: The Zheng Organization in Seventeenth Century East Asia*, University of California, Berkeley, 2010, side 265
- ³⁷ Wills Jr., side 160
- ³⁸ Wills Jr., side 160
- ³⁷ Wills Jr. Side 161
- ³⁹ Hummel, Arthur W., *Eminent Chinese of the Ch'ing Period, 1644-1912*, udgivet af Global Oriental, 29. Oktober 2010, side 270
- ⁴⁰ *Dagh-Register gehouden in Casteel Batavia vant passerende daer ter paletse als over geheel Nederlandts-India Anno*
- ⁴¹ udgivet af Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, redigeret af J. A. Van der Chijs, Batavia Landsdrukkerij, 1904 side 27 (herfra DB 1677)

- ⁴² DB 1677, side 102
- ⁴³ Wills Jr. Side 162
- ⁴⁴ Xing, side 267
- ⁴⁵ DB 1677, side 27
- ⁴⁶ Wills Jr., side 162
- ⁴⁷ DB 1677, side 123-125
- ⁴⁸ DB 1677, side 123
- ⁴⁹ Fu, side 51
- ⁵⁰ DB 1677, side 102
- ⁵¹ Wills Jr., side 163
- ⁵² DB 1677, side 455
- ⁵³ DB 1677, side 107-108
- ⁵⁴ Dagh-Register gehouden in Casteel Batavia vant passerende daer ter paletse als over geheel Nederlandts-India Anno 1678, udgivet af Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, redigeret af J. A. Van der Chijs, Batavia Landsdrukkerij, 1907 side 27 (herfra DB 1678)
- ⁵⁵ Larsen, side 9
- ⁵⁶ Cheng, Wei-chung, The Dutch Deserter Hugo Rozijn and his activities in East Asian Waters during the Ming-Qing Transition, I Crossroads-Studies on the History of Exchange Relations in the East-Asian World, 2017, side 141-160, side 148
- ⁵⁷ Cheng, side 148
- ⁵⁸ Nagashima, side 47
- ⁵⁹ Nagashima, side 47
- ⁶⁰ Asmussen, side 28
- ⁶¹ Asmussen, side 27
- ⁶² Nagashima, side 43
- ⁶³ Parmentier, side 116
- ⁶⁴ Brimnes, side 103
- ⁶⁵ Wills Jr., side 195

Litteraturliste

- Asmussen, Benjamin, *Kinafarerne - Mellem Kejserens Kina og Kongens København*, Gads Forlag, i samarbejde med M/S Museet for Søfart, 2019
- Biwei, Liu, *New Voyage of*

Friendship between China and Denmark by Ambassador Liu Biwei, 2017/05/02, på <http://dk.china-embassy.org/eng/zdgx/t1458264.htm>, sidst besøgt 11/08 2020

- Brimnes, Niels, et. al., *Indien: Tranquebar, Serampore og Nicobarerne*, Gads Forlag, 2017
- Brødsgaard, Kjeld Erik, Kirkebæk, Mads, *China and Denmark: Relations since 1674*, NIAS Press, 2001
- Brøndsted, Joahannes, *Vore gamle tropekolonier. Bind 5: Dansk Ostindien 1616-1732: de ostindiske kompagniers handel på Indien*, Fremad, 1967
- Cheng, Wei-chung, *The Dutch Deserter Hugo Rozijn and his activities in East Asian Waters during the Ming-Qing Transition*, I Crossroads-Studies on the History of Exchange Relations in the East-Asian World, 2017, side 141-160
- *Dagh-Register gehouden in Casteel Batavia vant passerende daer ter paletse als over geheel Nederlandts-India Anno 1675*, udgivet af Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen, redigeret af J. A. Van der Chijs, Batavia Landsdrukkerij, 1902
- *Dagh-Register gehouden in Casteel Batavia vant passerende daer ter paletse als over geheel Nederlandts-India Anno 1676*, udgivet af Bataviasch

- Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*, redigeret af J. A. Van der Chijs, Batavia Landsdrukkerij, 1903
- *Dagh-Register gehouden in Casteel Batavia vant passerende daer ter paletse als over geheel Nederlandts-India Anno 1677*, udgivet af *Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*, redigeret af J. A. Van der Chijs, Batavia Landsdrukkerij, 1904
 - *Dagh-Register gehouden in Casteel Batavia vant passerende daer ter paletse als over geheel Nederlandts-India Anno 1678*, udgivet af *Bataviasch Genootschap van Kunsten en Wetenschappen*, redigeret af J. A. Van der Chijs, Batavia Landsdrukkerij, 1907
 - *Daily Journals of Batavia Castle 1624-1682*, på Arsip Nasional Republik Indonesia, https://sejarah-nusantara.anri.go.id/daily_journals_volumes/, sidst besøgt 11/08 2020.
 - Fu, Lo-shu, *A documentary chronicle of Sino-Western relations, 1644-1820*, University of Arizona Press, Tucson, 1966
 - Hummel, Arthur W., *Eminent Chinese of the Ch'ing Period, 1644-1912*, udgivet af Global Oriental, 29. Oktober 2010,
 - Kuitert, Wybe, *Japanese Art, Aesthetics, and a European Discourse: Unraveling Sharawadgi*, I *Japan Review*, 2014, NO. 27, side 77-101
 - Larsen, Kay, *Den danske Kinafart*, Lindhardt og Ringhof, 2. august 2018
 - Larsen, Kay, *Ernst de Hogenhuck*, og Jørgen Altelwelt i *Dansk Ostindiske Personalia og Data* på Dansk Demografisk Database, Rigsarkivet, https://www.ddd.dda.dk/dop/visning_billed.asp?id=2661&sort=e, sidst besøgt 21/08 2020
 - Nagashima, Yoichi, *De dansk-japanske kulturelle forbindelser, 1600-1873*, Museum Tusulanums Forlag, 2003.
 - Parmentier, Jan, *VOOGEL PHOENIXs rejse til Bantam 1677-1679*, i *M/S Museet for Søfarts årbog 33*, 1985, side 115-141
 - Wills Jr. John E., *Pepper, Guns, and Parleys: The Dutch East India Company and China, 1662-1681*, Harvard University Press, Cambridge Massachussets, 1974
 - Xing, Hang, *Between Trade and Legitimacy, Maritime Organization in Seventeenth-Century East Asia*, University of California, Berkeley, 2010
 - **Redaktørens litteratur**
 - Olsen, Gunnar - Struwe, Kamma - Rasch, Aage, Nørregaard, Georg - Bro-Jørgensen, Jens - Vibæk, Jens - Skrubbeltrang, Fridlev *Vore gamle Tropekolonier* København 1952

Efter Hans Majestæt Kong Alfonso's besøg ombord i NIELS JUEL i Barcelona havn maj 1929.

Søren Nørby, Søværnets Historiske Konsulent. Forsvarsakademiet.

Artiklen ”Udisningen af den danske eskadre mod Algier den 5. - 7. april 1770. Orlogskaptajn Preben Holcks datering af et maleri.” (Marinehistorisk Tidsskrift 4/2020) ansporede flere positive og konstruktive bemærkninger, bl.a. her i bladet. Det ansporede mig til at overveje, hvad historien bag flere af de malerier fra flådens historie, der hænger rundt omkring, egentlig er. Her følger derfor historien om Christian

Benjamin Olsens maleri: ”Efter hans majestæt kong Alfonso's besøg ombord i ”NIELS JUEL” i barcelona havn maj 1929”.

Maleriet viser det danske kystforsvarsskib NIELS JUEL i Barcelona Havn i forbindelse med åbningen af Verdensudstillingen i maj 1929.¹ Mens besætningen står opmarcheret på fordækket, affyres salut med bagbord 57mm salutkanon. Krudtrøgen til højre i billedet viser, at det ikke er første salutskud. På skibets top vajer det spanske flag



”Efter Hans Majestæt Kong Alfonso's besøg ombord i NIELS JUEL i Barcelona havn maj 1929”. (Christian Benjamin Olsen 1929)

og der er opsat signalflag over toppene. NIELS JUEL ligger med agterstavnen mod kajen, og til venstre for det danske kystforsvarsskib ses de to italienske destroyere EURO og NEMBO samt de to mindre spanske destroyere ALSEDO og VELASCO. Foran NIELS JUEL ses en chalup, der bærer det spanske kongeflag og altså har den spanske kong Alfonso XIII om bord.

En sådan paradering for den spanske konge fandt ifølge skibsjournalen sted klokken 15.20 den 20. maj 1929, hvor kong Alfonso XIII forlod det danske kystforsvarsskib efter et næsten to timer langt officielt besøg om bord.

Maleriet er udfærdiget af Christian Benjamin Olsen, der gjorde togtet til Middelhavet med NIELS JUEL, og er skænket til Marineministeriet af kunstneren selv den 9. maj 1933. Hænger i dag i Søværnskommandoen i Karup.

Historien bag billedet.

Verdensudstillingen 1929 fandt sted i den spanske havneby Barcelona, der er hovedstad i den spanske region Catalonien i det nordøstlige Spanien. Udstillingen blev officielt åbnet af den spanske kong Alfonso XIII den 19. maj 1929, og frem til 15. januar 1930 kunne de 20 deltagende lande i hver deres pavillon fremvise deres ypperligste indenfor industri, sport og kunst. Udstillingerne blev i løbet af de otte måneder besøgt af over 200.000 besøgende.²

Danmark var blandt de deltagende lande, og havde en velbesøgt udstilling i en pavillon designet af den danske arkitekt Tyge Hvass. Derudover valgte regeringen også at udsende kystforsvarsskibet NIELS JUEL til den spanske havneby. Skibet medbragte en del kunst og andre genstande til den danske udstilling.³ Med på togtet var samtlige kadetter ved Søofficersskolen samt dæks-officersaspiranterne, der hermed fik det årlige udenlandstogt.

Kystforsvarsskibet NIELS JUEL var flådens største enhed, og var på mange måneder skræddersyet til en sådan repræsentationsopgave, som et sådant besøg i Barcelona var. Kølen til skibet blev lagt på Orlogsværftet i 1914. Det var oprindeligt tænkt som en forbedret udgave af den såkaldte HERLUF TROLLE-klasse, hvis tre enheder – HERLUF TROLLE, OLFERT FISCHER og PEDER SKRAM var indgået i flåden i hhv. 1901, 1905 og 1908. Bygningen af NIELS JUEL blev imidlertid kraftigt påvirket af den verdenskrig, der brød ud i august 1914. Den planlagte hovedarmering på to 30 cm kanoner fra det tyske firma Krupp kunne på grund af krigens udbrud ikke leveres, hvorfor bygningen af skibet gik i stå. NIELS JUEL løb således først af stablen i juni 1918.⁴ Efter krigen ville Krupp gerne have leveret de bestilte kanoner, men da mente den danske regering, at den netop overståede verdenskrig havde

gjort skibet overflødig. Det var på tale enten helt at skrotte skibet på beddingen eller ombygge det til en færge, men det endte med at blive bygget færdigt som en svagt armeret krydser med en upansret overbygning og 10 stk. moderne 15 cm. kanoner fra svenske Bofors. I mellemkrigstiden blev NIELS JUEL flere gange brugt som repræsentationsskib, og var bl.a. på et langt togt til Sydamerika i 1923-24. Den 3. maj 1929 gik togtet så igen mod syd, denne gang med kurs mod Middelhavet. Efter et kort besøg i Marseilles i Frankrig 13. til 16. maj anløb NIELS JUEL den 18. maj ved middagstid Barcelona.

NIELS JUEL var ikke det eneste orlogsskib, der anløb Barcelona under Verdensudstillingen. I havnen lå både spanske, franske, engelske og italienske orlogsskibe, og NIELS JUELS ankomst blev markeret med en lang række salutter for disse. Med fem minutters interval blev der i de følgende minutter affyret i alt 85 skud fra det danske kystforsvarsskib. Først 21 skud for det spanske flag, fulgt af 15 skud for den spanske viceadmirals flag, et tilsvarende antal for den viceadmiral, der var chef for den franske eskadre – der blev besvaret med et tilsvarende antal, selv om Henry Gad, der var chef for NIELS JUEL kun var kommandørkaptajn.⁵ Det gentog sig, da NIELS JUEL affyrede endnu 13 salutskud for den kontreadmiral, der havde sin stander hejst om bord i krydseren

LONDON. Til slut endnu 21 skud til ære for det italienske kongehusflag.⁶

Prins Knud gjorde tjeneste om bord i NIELS JUEL og kom til at fungere som Danmarks officielle repræsentant ved Verdensudstillingen. Der var dengang særdeles gode forbindelser mellem det danske og spanske kongehus, og prins Knud angav i sine erindringer dette som årsag til, at NIELS JUEL *”kom til at ligge allerinderst i havnen som det eneste salutpligtige skib. Det var en stor ære, og jeg husker, at englænderne var meget misundelige på os. Vi havde jo også alle begivenhederne lige op til os, som var vi i første parket!”*⁷

De gode forbindelser betød også, at Kong Alfonso XIII den 20. maj aflagde et næste to timer langt officielt besøg om bord i kystforsvarsskibet. Det gav igen travlhed for skibets kanonbesætninger, der her måtte affyre hele fire gange 21 skud.⁸

Spanien var i 1920'erne plaget af mange ofte voldelige uroligheder, og den spanske kong Alfonso XIII var meget opmærksom på ikke at blive et mål for oprørernes kugler eller bomber. Han var derfor ifølge prins Knud kendt for at komme for sent til arrangementer, for netop at forpurre eventuelle attentater. Om han også kom for sent til besøget om bord i NIELS JUEL, fortæller kilderne dog intet om. Under besøget fik kong Alfonso



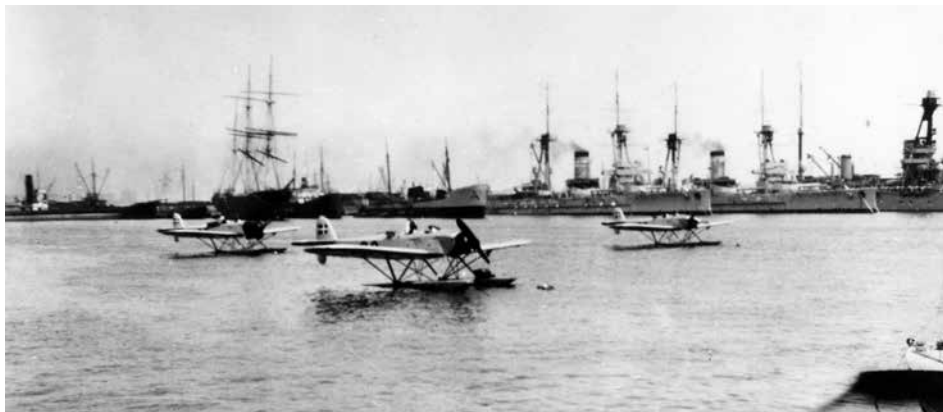
Hs. Majestæt Kong Alfonso af Spanien om Bord på NIELS JUEL. Barcelona d. 21. Mai 1929. Bag kongen ses kommandørkaptajn Henry Gad. (Det Kgl. Biblioteks billedsamling)

både en beskrivelse af uddannelsen af de danske kadetter samt en gennemgang af søhelten Niels Iuels liv og levned.⁹

I det officielle besøg om bord den 20. maj deltog kun kong Alfonso, og prins Knud fortæller, at den spanske dronning efterfølgende udtrykte utilfredshed med ikke også at være blevet inviteret på besøg om bord. Det rodede prins Knud straks bod på, og inviterede dronningen og de kongelige børn om bord i kystforsvarsskibet – og midt under besøget

sluttede kong Alfonso sig pludselig til selskabet, og som prins Knud skriver: "Det gjorde faktisk samværet endnu hyggeligere og endnu mere fornøjeligt." Kongen endte besøget med at bede om et postkort med skibets på, og på skrev han en fin hilsen til kong Christian 10., hvor han roste sønnens gæstfrihed.

Kong Alfonso var ikke den eneste dignitar, som besøgte NIELS JUEL mens den lå i Barcelona. Skibsjournalen nævner en lang række besøg af spanske embedsmænd



Marinens Flyvevæsens Heinkel H.M.II nr. 97, 98 og 99 fotograferet kort efter landing i havnen i Barcelona den 18. maj 1929. (forsvarsgalleriet)

og officerer fra de andre orlogsskibe i havnen og selv Miguel Primo de Rivera, der fra 1923 til 1930 var diktator i Spanien, prioriterede også et officielt besøg om bord.

Ud over besøgene om bord, deltog skibets officerer og dets orkester i en række festligheder i land, bl.a. i den officielle åbning af den danske udstilling, som prins Knud stod for.

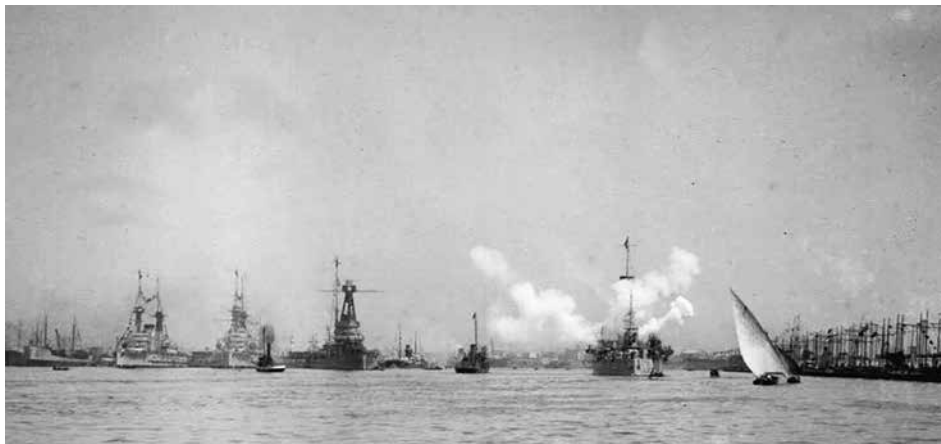
I flådebesøget deltog også tre af Marinens Flyvevæsens Heinkel H.M.II luftfartøjer, der den 11. maj lettede fra Danmark og efter seks dages flyvning nåede Barcelona. Danmark var eneste land, der sendte flyvemaskiner til Verdensudstillingen (Tyskland sendte dog luftskibet Graf Zeppelin), og de vakte stor opsigt:

"Jeg mindes den furore, besøget af tre af vore Heinkel planer gjorde! De dukkede pludselig op og kredsede ind over byen,

*over havnen og udstillingsterrænet - en meget vellykket form for dansk hilsen til udstillingsbyen og til udstillingen, hvor Danmark jo var meget smukt repræsenteret."*¹⁰

For Marinens Flyvevæsen var togtet en kærkommen afprøvning af de nye luftfartøjer, som Flyvevæsenet netop havde anskaffet. Togtet var en succes og den 25. maj landede de tre luftfartøjer atter ved Luftmarinestation København efter et 6000 km. langt togt, der blev brugt som bevis for, at fremtiden tilhørte flyet.¹¹

NIELS JUEL forlod Barcelona igen den 22. maj 1929 og stod videre ind i Middelhavet. Her blev Napoli og Amalfi besøgt, inden skibet igen satte kurs mod Danmark, og efter yderligere besøg i Tripolis og Lissabon var kystforsvarsskibet den 17. juni retur på Holmen.



NIELS JUEL saluterer igen ved afsejlingen fra Barcelona den 22. maj 1929. Til venstre i billedet opankrede spanske orlogsskibe. (National Archive of Catalonia)

Christian Benjamin Olsen (1873-1935)

Christian Benjamin Olsen blev født i Odense den 3. maj 1873. Han kom i slutningen af 1880'erne i malerlære i Svendborg, hvor han i sin fritid kunne lade sig inspirere af det utal af skibe, der dengang besejlede den fynske havneby. I 1893 begyndte han på egen hånd at uddannede sig til marinemaler. Fire år senere flyttede han og familien til København, hvor han fik god vejledning fra den ældre marinemaler Christian Blache. Han kunne dog de første mange år ikke leve af at være marinemaler, og måtte i stedet tjene til dagen og vejen som porcelænsmaler ved en københavnsk porcelænsfabrik.

Maleriet "*PEDER SKRAM, HERLUF TROLLE og OLFERT FISCHER står ind i Københavns havn*" fra 1912 er Chr. Benjamin Olsens første kendte billede af Marinens skibe. Der gik dog endnu 9 år, inden Chr. Benjamin Olsen for alvor valgte Marinen som sit motiv. Det skete, da han i 1921 blev inviteret med, da kong Christian 10. og dronning Alexandrine sejlede til Grønland for at markere 200året for Hans Egedes ankomst til den store ø. Det viser Chr. Benjamin Olsens produktivitet, at han på togtet formåede at male eller lave skitser til over 50 malerier. De følgende år deltog han i en række togter med flådens skibe, og malede en lang naturalistiske skibsportrætter, hvoraf mange blev solgt til skibenes officerer, og i dag kan findes i mange søofficershjem¹².

Christian Benjamin Olsen døde den 11. februar 1935. Store dele af hans værker kan i dag ses på hjemmesiden www.benjaminolsen.dk

Litteratur

“1929 Barcelona International Exposition”. I *Wikipedia*, 9. februar 2021. https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=1929_Barcelona_International_Exposition&oldid=1005738552.

“Barcelona-Flyvernes Hjemkomst”. *Berlingske Politiske og Avertissementstidende Aften*, 25. maj 1929.

“Benjamin Olsen Samlingen”. Set 6. juli 2021. <http://www.benjaminolsen.dk/>.

Dahl, E.M., red. *Danmarks Flaade*. København: Selskabet til Udgivelse af Kulturskrifter, 1934. www.marinehist.dk.

Danmarks deltagelse i den internationale udstilling i Barcelona 1929. Beretning fra Det Danske Kommissariat. København: Danske Kommissariat, 1931.

Fukking, Thorsten Kristian. “Den danske marinemaler Christian Benjamin Olsen: (1873-1935). Sommerudstilling 22. juni-20. oktober 2013”. Middelfart Museum, 2013.

Emma Gad. “Henry Christian Gad”, 31. oktober 2018. <https://www.emmagad.dk/home/henry-christian-gad.html>.

Jastrau, H. “De danske Marineflyveres Togt til Barcelona”. *FLYV* 1929, nr. 6 (1929).

Knud, Arveprins. *Arveprins Knud erindringer. Fra Fredensborg til Sorgenfri. Et halvt*

hundrede års oplevelser og minder. København, 1954.

Kunstindeks Danmark & Weilbachs kunstnerleksikon. “Kunstner: Benjamin Olsen”. Set 6. juli 2021. <https://www.kulturarv.dk/kid/VisKunstner.do?kunstnerId=4655&wsektion=alle>.

Olsen, Enoch. “Marinemaleren Chr. Benjamin Olsen 1873 - 3/5 - 1973”. *Tidsskrift for Søvasen*, 1973, 136–48.

“Skibsjournal for Orlogsskibet ‘Niels Juel.’ Aaret 1929.”, 1929. Rigsarkivet. Forsvarsministeriet: Skibsjournaler (1650-1977) 10927: Niels Juel Orlogsskib 1929 m.m.

Steensen, Robert S. *Vore panserskibe*. København, 1968. www.marinehist.dk.

“Verdensudstillingen i Barcelona”. *Hejmdal*, 21. maj 1929.

Noter

¹ Stavemåden af kystforsvarsskibet Niels Juels navn er ikke konsekvent, idet både datidige og nutidige kilder skifter mellem at stave det Juel eller Juel. Idet navnet er staves Niels Juel – med J – i skibsjournalen for 1929 har jeg valgt at følge denne stavemåde her.

² Danmarks deltagelse i den internationale udstilling i Barcelona 1929. Beretning fra Det Danske Kommissariat (København: Danske Kommissariat, 1931); “1929 Barcelona International Exposition”, i *Wikipedia*, 9. februar 2021, https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=1929_Barcelona_International_Exposition&oldid=1005738552.

³ E.M. Dahl, red., Danmarks Flaade (København: Selskabet til Udgivelse af Kulturskrifter, 1934), 208, www.marinehist.dk.

⁴ Robert S. Steensen, Vore panserskibe (København, 1968), 405, www.marinehist.dk.

⁵ “Henry Christian Gad”, Emma Gad (blog), 31. oktober 2018, <https://www.emmagad.dk/home/henry-christian-gad.html>.

⁶ “Skibsjournal for Orlogsskibet ‘Niels Juel.’ Aaret 1929.”, 1929, Rigsarkivet. Forsvarsministeriet: Skibsjournaler (1650-1977) 10927: Niels Juel Orlogsskib 1929 m.m.

⁷ Arveprins Knud, Arveprins Knud erindringer. Fra Fredensborg til Sorgenfri. Et halvt hundrede års oplevelser og minder (København, 1954), 144.

⁸ Knud, 146; “Skibsjournal for Orlogsskibet ‘Niels Juel.’ Aaret 1929.”

⁹ “Verdensudstillingen i Barcelona”, Hejmdal, 21. maj 1929.

¹⁰ Knud, Arveprins Knud erindringer. Fra Fredensborg til Sorgenfri. Et halvt hundrede års oplevelser og minder, 144.

¹¹ H. Jastrau, “De danske Marineflyveres Togt til Barcelona”, FLYV 1929, nr. 6 (1929); “Barcelona-Flyvernes Hjemkomst”, Berlingske Politiske og Avertissementstidende Aften, 25. maj 1929.

¹² “Kunstner: Benjamin Olsen”, Kunstindeks Danmark & Weilbachs kunstnerleksikon, set 6. juli 2021, <https://www.kulturarv.dk/kid/VisKunstner.do?kunstnerId=4655&wsektion=alle>; Enoch Olsen, “Marinemaleren Chr. Benjamin Olsen 1873 - 3/5 - 1973”, Tidsskrift for Søværnen, 1973, 136–48; “Benjamin Olsen

Samlingen”, set 6. juli 2021, <http://www.benjaminolsen.dk/>; Thorsten Kristian Fukking, “Den danske marinemaler Christian Benjamin Olsen: (1873-1935). Sommerudstilling 22. juni-20. oktober 2013” (Middelfart Museum, 2013).



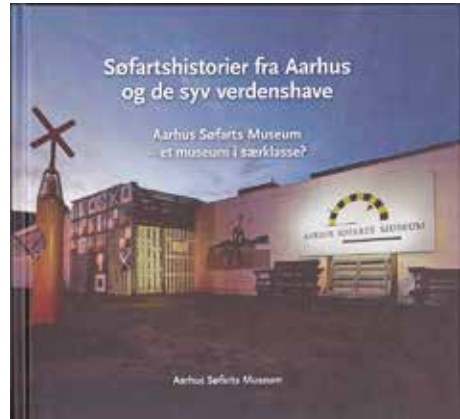
Orlogsskibet NIELS IUEL ved artilleriskydeskolen juli-august 1924. (R. Steen Steensen)

Boganmeldelser

”Søfartshistorier fra Aarhus og de syv verdenshave” udgivet den 6. august 2021 af Aarhus Søfarts Museum. Bogen er redigeret af Jakob Tøtrup Kjærsgaard. 156 sider rigt illustreret. Sælges direkte fra museet, www.aarhussoefartsmuseum.dk samt udvalgte boghandlere i Aarhus. Pris kr. 199,95.

På kajen i Aarhus, tæt ved det netop nedlagte færgeleje for forbindelsen mellem Aarhus og Sjællands Odde, ligger et noget usædvanligt søfartsmuseum. Det har til huse i 13 containere, og derfor fryser museumsgæsterne om vinteren og de har det varmt om sommeren. De mange spændende museumseffekter opbevares derfor ikke optimalt. Denne bog fortæller om nogle af de mange spændende maritime genstande og deres historie. Bogens hovedformål er at vække Aarhus kommune og lokalbefolkningen, således at museet kan finde et bedre hjem. Lodstårnet med tilhørende lokaler er faldet i øjnene. Hele museets eksistens skyldes en kreds af frivillige entusiaster, som vedligeholder samlingen, passer museet samt restaurerer skibsmaterialet.

Bogen fortæller historien om Aarhus, og at det er havnen, som har skabt byen. Siden vikingetiden har der været en havn ved åens udløb, og i takt med køget handel er havnen og byen vokset.



Med industrialiseringen blev Aarhus også en industriby, og hele denne udvikling med industri, skibsværfter, rederier, skibsprovianteringer er godt beskrevet. Museets samlinger omfatter navigationsudstyr, maskineri og udstyr til sømandsmæssige vedligeholdelsesarbejder og bogen giver gode beskrivelser på udviklingen. Museets samlinger omfatter også malerier og skibsmodeller.

Bagest i bogen er der blevet plads til en lille ordforklaring om sejlføring og andre maritime glosor. Det er en smuk bog med interessante emner og gode og velvalgte illustrationer. Så må man håbe, at de frivillige får held med at råbe kommunen op og skaffe sig bedre lokaler til den flotte maritime samling.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)

”Gerhard von Kamptz – Bornholms sidste tyske kommandant” af *Jens Andersen*. Udgivet af forlaget Turbine den 7. maj 2021. 238 sider rigt illustreret. Pris kr. 249,95.

Mange danskere er bekendt med, at besættelsestidens sidste tyske kommandant på Bornholm var gal, og så ved de ikke ret meget mere om den pågældende. Folk med lidt mere indsigt har måske opfattet, at kommandanten stod i en meget vanskelig situation, at han stort set handlede korrekt, men at udviklingen omkring de sovjetiske bombninger af Bornholm samt den senere sovjetiske besættelse af øen i grunden skyldtes andre forhold.

Historikeren Jens Andersen har sat sig for at få en bedre belysning af hovedpersonen bag hændelserne på Bornholm i maj 1945, Kapitän zur See Gerhard von Kamptz. Hvem var han, hvilken baggrund havde han, og hvad blev der af ham? Forfatteren har foretaget et prisværdigt og grundigt arbejde for at følge ham, og bogen giver den første dækkende beskrivelse. Læseren bliver bekendt med hans opvækst, hans delvis militære skolegang, hans uddannelse og tjeneste i Reichsmarine og hans senere tjeneste i Kriegsmarine. Efter krigen kom han i sovjetisk fangenskab, og han blev først løsladt i 1954.

Efter læsning af bogen står det klart,



at personen Gerhard von Kamptz var meget værre end sit rygte. Han var ikke en fremragende søofficer. Han fik alle de dårlige og middelmådige jobs, men han fik efterhånden opbygget en vis erfaring og rutine i at løse opgaver som styrkechef blandt Kriegsmarines mindre minestrygere. Herunder blev han involveret i ”Unternehmen Weserübung” fra den 9. april 1940, og han hjalp med til at besætte Esbjerg havn. Senere, da tyskerne angreb Beneluxlandene og Frankrig, lå hans lille flådestyrke klar i Kanalområdet, og da Frankrig lidt senere faldt, så rykkede han til Brest med den ene halvdel af sin styrke. Han kom til Middelhavet i 1942, og her skulle han løse en række opgaver

med materiel, som var blevet erobret eller overtaget af Kriegsmarine. Han gik lidt hårdhændet til værks, men løste normalt sine opgaver til de overordnede tilfreds-

hed. Det ændrer ikke på at han var en underlig, stivsindet søofficer. Hans middelmådighed blev støttet af ”paragrafrytteri”, og oven i dette var han begejstret nazist. Han havde en underlig evne til at være til stede, når der skete et eller andet afgørende. Blandt andet var hans lille flådestyrke tæt på at blive involveret i befrielsen af den tilfangetagne Mussolini i 1943. Fra Middelhavsområdet kom han til et job som Kapitän zur See og chef for Kriegsmarines ministrygningsskole. Det foregik på den marinekaserner, som blev opført til den kejserlige tyske marine i 1905–1907. Herfra blev han afdelingschef på en ”partiskole” under den tyske marinestab på hotel Kaiserhof i Kühlungsborn vest for Warnemünde. Nazipartiet mente på dette tidspunkt af krigen, at Wehrmacht trængte til partiskolede officerer, som kunne holde kampmoralen og partidisciplinen i hævd. Lidt i stil med politiske kommissærer i Sovjetunionen. Hos Grossadmiral Dönitz fik von Kamptz prædikat af at være den partitro søofficer, som med en fast hånd kunne løse forhåndenværende problemer.

Da Dönitz i begyndelsen af 1945 måtte påbegynde evakueringen fra Østpreussen af mere end 2 millioner mennesker,

så fik han brug for en effektiv kommandant på Bornholm, som hørte under Kriegsmarine, under ”Admiral westliche Ostsee” i Kiel. Han pegede på den 42-årige Gerhard von Kamptz. Der var allerede en kommandant på Bornholm, den 61-årige Fregattenkapitän (af reserven) Robert Moraht. Han havde et udmærket samarbejde med amtmanden på Bornholm, Poul Christian von Stemann.

Von Kamptz dukkede på grund af dårligt vejr først op på Bornholm den 4. marts 1945, og dagen efter mødtes han med amtmand von Stemann.

Amtmandens karakteristik af von Kamptz var fra første færd: Han er både ond-sindet og dum!

Den nye kommandant lod Moraht forblive på øen, mens von Kamptz selv tog til København, dels for at mødes med Dr. Werner Best og dels for at drøfte forsvaret af Bornholm med repræsentanter fra de dele af Wehrmacht, som har ansvaret for forsvaret af Sjælland og øerne.

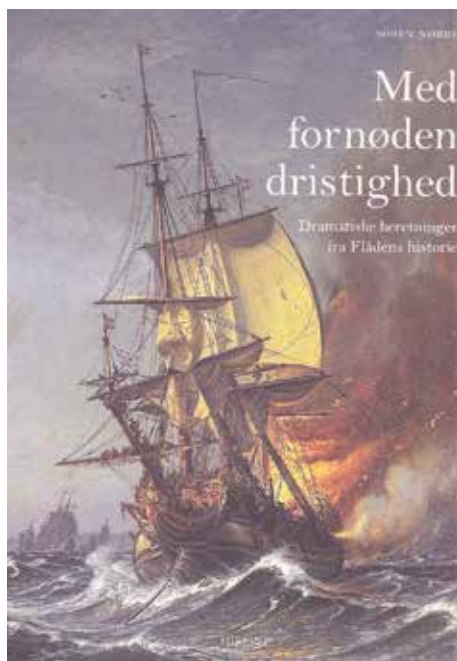
Hermed er der så lagt op til situationen omkring krigen afslutning, hvor von Kamptz kun måtte overgive sig til de britiske styrker. I mellemtiden evakuerede tyskerne alt, hvad de kunne fra øst, og en stor skare mennesker – både flygtninge og militære styrker – havde af forskellige årsager på Bornholm. Herefter fulgte de sovjetiske bombninger og den sovjetiske besættelse af øen. Gerhard von Kamptz blev

efterfølgende ført til Kolobrzeg (Kolberg) til møde med de sovjetiske styrker, og indledningsvis i sit fangenskab fik han af russerne tilbud om at blive chef for den enhed, som skulle varetage minerydning i Den finske Bugt efter fredsslutningen. Som erklæret nazist ville han ikke hjælpe russerne, og han blev så anbragt i forskellige lejre i de følgende otte og et halvt år.

Da han vendte hjem til Kiel, var han fortsat ivrig nazist, anlagde Hitler-overskæg og var med i diverse nynazistiske foreninger i Vesttyskland.

Forfatteren kommer vidt omkring i sin beskrivelse af personen Gerhard von Kamptz. Læseren står tilbage med amtmand von Stemanns karakteristik efter det første møde: Ondsindet og dum. Den karakteristik rækker ikke. Han er i virkeligheden en ganske uinteressant og uduelig person, men skæbnen ville, at han fik en indflydelsesrig stilling i et afgørende øjeblik, og det kom til at koste bornholmerne dyrt i menneskeliv, materielle skader – og en venlig sovjetisk besættelse i knap et år. Godt at forfatteren fik udført sin grundige research. Levnedsbekrivelsen og de mange velvalgte illustrationer fuldender beskrivelsen Kapitän zur See Gerhard von Kamptz.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)



”Med fornøden dristighed” af Søren Nørby. Udgivet den 8. april 2021 på forlaget Turbine. 328 sider rigt illustreret. Pris kr. 349,95.

Sidste år udgav søværnets historiske konsulent Søren Nørby en række beretninger fra Flådens historie i en bog med titlen ”Hverken ubesindig eller frygtsom”. (Se anmeldelsen i ”Marinehistorisk Tidsskrift” nr. 4 i 2020). Nu har han udgivet en bog med 12 andre beretninger fra Den store nordiske Krig og frem til vore dage. Bogen kan læses fra første til sidste side, eller man kan vælge at læse de 12 beretninger hver for sig. De er alle forsynet med gode kort og illustrationer fra samtiden.

Udgangspunktet for forfatteren er de danske søofficerers grundvilkår. I søofficersuddannelsen indgår det som et naturligt led at handle med fornøden dristighed, hvis dette måtte være påkrævet. Udtrykket stammer fra Tordenskiold. I søkrig er det ligesom i fodbold. Man kan ikke vinde en kamp udelukkende fordi man har en god målmand. Der skal også være plads til offensivt og dristigt spil. Dette går igennem hele bogen som en rød tråd.

De første eksempler i bogen er fra store søslag. Bogens senere eksempler frem til vore dage handler om begivenheder af mindre glørværdigt omfang, men til gengæld også af afgørende betydning. I nogle af eksemplerne har de involverede søofficerer ikke handlet med den fornødne dristighed. Alle 12 episoder i bogen er godt valgt.

De 12 beretninger i kronologisk rækkefølge er:

- Iver Huitfeldts indsats med linjeskibet DANNEBROGE den 4. oktober 1710 i Køge Bugt,

- Tordenskiolds erobring af den svenske forsyningsflåde ved Dynekilen i 1716,

- Linjeskibet OLDENBORGS forlis under en voldsom storm ved Taffelbay i Sydafrika i 1799,

- Fregatten FREYAS kamp i Den engelske Kanal i året 1800, som blev indledningen til Englandskrigene,

- Den britiske erobring af fregatten FRIDERICHSWÆRN under den britiske indledning til belejringen og bombar-

dementet af København i 1807,

- Kanonbådernes kamp mod det britiske linjeskib HMS med AFRICA sydøst for Dragør i 1808,

- Panserbatteriet ROLF KRAKES indsats i forsvaret ved Dybbøl og under det tyske angreb på Als i 1864,

- Affæren ved Svaneklapperne i august 1915, hvor den grundstødte britiske ubåd E 13 på vej ind i Østersøen blev angrebet af den tyske torpedobåd G 132, mens danske orlogsskibe i nærheden skulle håndhæve neutraliteten,

- Mytteriet om bord i ministrygeren SØRIDDEREN i 1943, hvor et antal bevæbnede mytterister og folk fra modstandsbevægelsen krævede at blive sejlet til Skotland, hvilket af flere årsager ikke kunne lade sig gøre,

- Sænkningen af de to skoleskibe HVIDBJØRNEN og INGOLF i Store Bælt den 29. august 1943 i forbindelse med tyskernes forsøg på at overtage dem,

- ”RED CRUSADER”-affæren med jagten på en skotsk trawler, som stak af fra fregatten NIELS EBBESEN i færøsk farvand med det ubevæbnede ”boarding hold” om bord og endelig

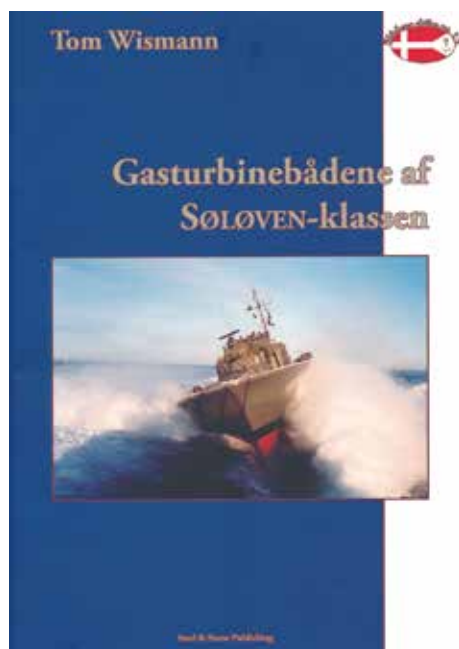
- en tragisk udgang på en redningsaktion udført af inspektionsskibet TRITON i islandsk farvand under en voldsom storm i december 2006.

Det er en yderst læseværdig bog, som på udmærket vis redegør for tænke- og handlemuligheder i vidt forskellige situationer i Flåden over en periode på 300 år. Forfatteren er god til at beskrive

baggrunden for de pågældende situationer og hovedpersonernes valgmuligheder. Selv om der er sket en teknisk udvikling igennem perioden, er mange af grundvilkårene for søofficererne de samme. Bogen er forsynet med litteratur- og kildehenvisninger samt person- og skibsregister.

Poul Grooss,

kommandør (pensioneret)



Gasturbinebådene af SØLØVEN-kl.
af *Tom Wismann.*

Udgivet 2021 af Steel & Stone Publishing. 48 sider + omslag, rig på billeder og illustrationer. Pris 140 kr.+ forsendelse. Kan bestilles på:

www.flaadensskibe.dk eller telefon

2287 2029.

Udviklingen af små hurtig torpedobåde tog særlig fart under Anden Verdenskrig, og det danske søværn købte af de amerikanske besættelsesmyndigheder 18 tidligere tyske S-boote som blev til GLENTEN-kl. Søværnet byggede selv videre på ideen fra disse både som blev til FLYVEFISKEN-kl. Disse både er displacementbbåde, der skærer sig gennem vandet.

Englænderne havde i 1950erne bygget nogle gasturbinebåde, der ved høj fart gled oven på vandet, og fik en øget fart. Efter forevisning i Danmark besluttede Søværnet at bygge 6 både, 2 i England og 4 i Danmark som blev til SØLØVEN-kl. SØLØVEN-kl. kunne ændre konfiguration alt efter opgavens art, fra torpedobåd til kanonbåd, eller til minelægningsfartøj med 10 miner i vippeapparater. Pga. deres høje fart var de velegnet til hurtig at slå til og forsvinde igen, og de kunne nå mange af Warszawa-pagtens havne.

Det der giver dette hæfte særlig liv er brugen af beretninger fra nogle af de folk der har haft deres hverdag ombord fra chef til mester i maskinen. Man får en fornemmelse af at være med ombord, når farten sættes op mod de 54 knob, og skumsprøjtet står ind over broen.

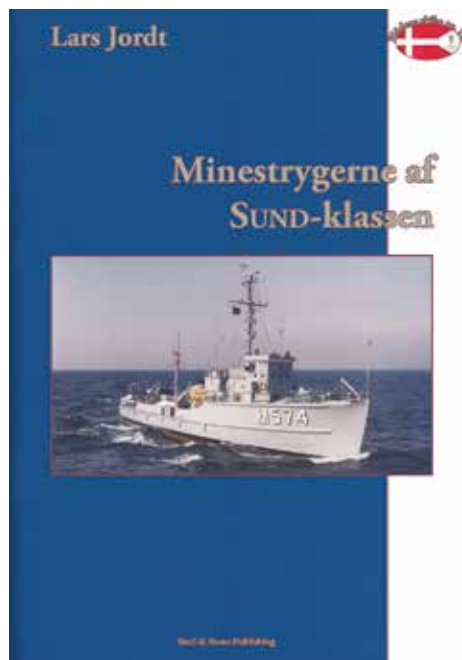
Rekorden København – Rønne 1 time og 59 min med en gennemsnitsfart på 46 knob blev sat af en af disse fantastiske både. SØLØVEN-Kl. indgik i flådens tal fra 1965 – 1990.

Som altid sluttes der af med hvad blev der af dem, et sidste farvel til de hurtigste fartøjer som den danske flåde har rådet over i den Kolde Krigs tid.

Sæt dagligdag på stop og maskintelegrafren på fuld fart frem, med dette hæfte nr. 15 i rækken fra Steel & Stone Publishing, og find den indre søulk frem.

Flemming Jellinghof

Konstabel



Ministrygerne af SUND-kl. af *Lars Jordt*.

Udgivet den 17. juni 2021 af forlaget Steel & Stone Publishing. 44 sider + omslag, rigt illustreret. Kan bestilles:

www.flaadensskibe.dk

eller tlf 22872029

Pris kr. 140 + forsendelse (og der kan

være flere hæfter i kuverten til samme portoudgift!)

Denne udgivelse om de otte amerikanskbyggede ministrygere af SUND-klassen indledes med en lille oversigt over forgængerne i Flåden og behovet for ministrygning, dels som følge af de mange miner lagt i danske farvande under krigen, og dels på grund af minetruslen under Den kolde Krig.

Danmark modtog i perioden fra 1955 til 1956 otte ministrygere af den amerikanske BLUEBIRD-klasse som våbenhjælp fra USA. Besætningerne blev indledningsvis sendt med skib til USA for at overtage skibene direkte fra værft. De to sidste besætninger blev sendt til USA med et chartret fly. Herefter gennemgik besætningerne et standardiseret træningsforløb ved US Navy, inden bådene kunne sejles hjem over Atlanten.

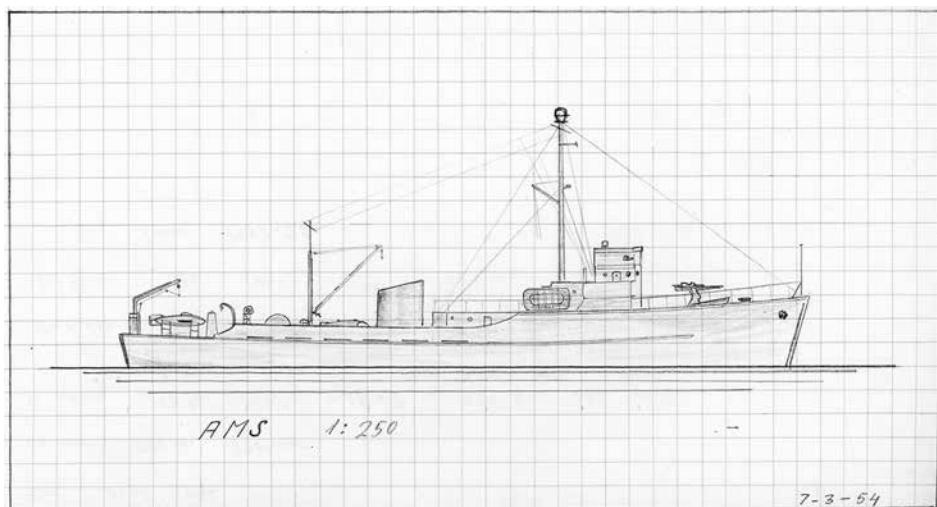
Det er en ganske spændende historie fra en svunden tid. Udgivelsen er forsynet med mange flotte og relevante illustrationer, inklusive de originale tegninger benævnt ”generalarrangement”. Der er beskrivelser af livet om bord, om ministrygning, maskinarrangement, lidt om minelægning og skibenes endeligt. De danske ministrygere indgik i mange ministrygningsøvelser i NATO-regi, herunder også i NATOs ministrygerstyrke STANAVFORCHAN (STANDING NAVAl FORce CHANnel). Forfatteren når også lige at få nævnt

lidt om Danmarks nuværende minerydningskapacitet. SUND-klassen nåede at gøre god tjeneste i Søværnet fra 1955 til 1995. Endvidere er der en række fotos fra KNM ALTA, som er et sejlene museum i Norge. Skibet er magen til de otte danske enheder.

Blandt de mange opgaver, som de otte enheder af SUND-klassen har været med til at løse, var opgaven med at være skoleskib. I perioder har nogle

af bådene deltaget i ”Skoleledingen”. Herunder har anmelderen som søkadet sejlet med Egernsund fra Piræus til Holmen efter det kongelige bryllup i Athen i 1964. Der er også gode billeder fra denne begivenhed. Denne lille publikation vil glæde mange tidligere ”sundbådssejlere” og folk med interesse for Flådens nyere historie.

Poul Grooss,
kommandør (pensioneret)



Skitse af hvordan Søværnet i marts 1954 forventede, at SUND-klassen ville komme til at se ud. (Lars Jordts arkiv / J. C. Jordt)

Referat af Generalforsamling i Marinehistorisk Selskab/ Orlogsmuseets Venner onsdag den 16. juni 2021.

Velkomst.

Formanden (FM), Gustav Lang, bød velkommen til de ca. 40 fremmødte til årets generalforsamling i Holmens Kirke, ”Ubåden mødelokalet”. FM glædede sig over, at det nu efter en lang coronarelateret pause igen var muligt at afholde et fysisk møde i selskabet. Det nævntes endvidere, at der som noget nyt ville blive afholdt et egentligt foredrag i forlængelse af generalforsamlingen, nemlig Lars Jordts foredrag om *Danske Skibe til Alverdens Flåder*. Endelig opfordrede han medlemmerne til at ”shoppe” diverse merchandise (manchetknapper, slipsenåle, reversnåle) hos sekretæren i pausen mellem generalforsamlingen og foredraget. Aftenen afsluttes med smørrebrød, øl, snaps og kaffe for de tilmeldte. Herefter påbegyndtes selve generalforsamlingen.

Valg af dirigent.

FM foreslog valg af den erfarne Gunnar Kjems som dirigent. Forslaget blev godkendt med applaus.

Gunnar Kjems takkede for valget og kunne konstatere, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt i h.t. vedtægterne og overlod ordet til FM for næste punkt.

Aflæggelse af selskabets beretning.

FM konstaterede med beklagelse, at det som tidligere nævnt ikke har været muligt at afholde foredrag i selskabet siden 26. februar 2020 som følge af de gældende coronarestriktioner. Bestyrelsen har gennem gentagne primært virtuelle møder fulgt og drøftet situationen løbende og har været meget opmærksom på evt. muligheder, men uden held. Det lykkedes dog 1. juli 2020 at markere udgivelsen af selskabets jubilæumsbog om det danske minevåben, udfærdiget af Finn Linnemann og Tom Wismann, med en vellykket reception på fregatten PEDER SKRAM.

Generalforsamlingen i april 2020 blev først udsat til efteråret 2020 i håb om at den kunne gennemføres ved fysisk tilstedeværelse, men uden held. I stedet blev formandens beretning og regnskabet trykt i tidsskriftets nr. 4/2020 og tilsvarende lagt på selskabets hjemmeside med opfordring til at indsende evt. bemærkninger. Der fremkom imidlertid ingen bemærkninger, hvorfor beretning og regnskab for 2019/20 betragtes som godkendt af medlemmerne.

Tilsvarende var det i 2020 heller ikke muligt at gennemføre den planlagte årlige udflugt til det historiske Karlskrona i Sverige, som er på UNESCOs Verdensarvsliste. Imidlertid gøres et nyt forsøg i år, nemlig 2.-3. september 2021. Museumsinspektør Jakob Seerup, Bornholms Museum og medlem af vores selskabs bestyrelse, er tilrettelægger for udflugten og diverse besøg. Tilmeldingsfrist er (efterfølgende) sat til 1. august 2021. Pris kun 2.000 pr. person.

FM bragte en hilsen fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug, som er i god gænge og i øvrigt gerne modtager besøg og viser frem om tirsdagen.

Selskabets hjemmeside har ikke været coronaramt, snarere tværtimod, idet webmasteren Søren Nørby flittigt har lagt diverse historiske artikler og andre publikationer op på hjemmesiden til glæde for vores medlemmer. FM påskønnede det store arbejde, som Søren har lagt i dette.

FM oplyste, at bestyrelsesmedlem Peder Ellegaard-Larsen pr. oktober 2020 har ønsket at udtræde af selskabets bestyrelse. Som erstatning foreslår bestyrelsen kommandør (p) Lars Gullaksen. Dette vil blive behandlet senere på dagsordenen. En øm tå er kontingentbetaling. Det kniber stadig med at modtage kontingentet til tiden – og i det hele taget. FM opfordrede kraftigt til, at man husker at indbetale kontingentet til tiden.

Fremlæggelse af selskabets regnskab.

Kassereren, Niels Jacob Prisholm, fik ordet og oplyste at regnskabet, som de foregående år, er udarbejdet af Henrik-Holm Hansen. Det er derefter revideret og godkendt af vore valgte revisorer Gunnar Kjems og Peter Thorning Christensen. Kassereren viste en række oversigter for hhv., indtægter, udgifter, driftsresultat før finansielle poster, finansielle poster samt årets driftsresultat efter finansielle poster samt selskabets balance.

Et par nedslagspunkter til regnskabet, der bl.a. kan ses i forhold til regnskabet for 2019:

- På indtægtssiden ses kontingentindtægterne at vise en mindre stigning. Det skyldes, at der i forhold til tidligere år i højere grad er betalt kontingent for det efterfølgende år (2021) samt resultatet af den mindre kontingentforøgelse. Selskabet konstaterer dog fortsat en nedgang i medlemstallet. De aktuelle tal ved årsskiftet 2020/2021 var 514 medlemmer (dette er inkl. vores venner fra Orlogsmuseets Modelbyggerlaug). Bestyrelsen har igen i 2020 set sig nødsaget til at sløjfe medlemsskabet for op mod 35 medlemmer, der trods flere rykkere ikke har betalt medlemskontingent.

- På udgiftssiden ses, at bestyrelsen fortsat anvender betydelige midler til tilskud til støtte til bogudgivelser mv. I 2020 et markant højere beløb.
- Den ordinære drift før de finansielle poster i 2020 viser som følge af de høje tilskud til bogudgivelser et væsentligt merforbrug, hvilket resulterer i et merforbrug på op mod 165.000 kr.
- Fsva. de finansielle poster ses, at afkastet er faldet samt at kursreguleringer for investeringsbeviser bidrager positivt.
- Ved udgangen af regnskabsåret 2020 ses et markant fald i selskabets aktiver på i forhold til regnskabsåret 2019.

Alt i alt vurderer bestyrelsen Selskabets økonomi som værende sund.

Bestyrelsen opfordrer til, at man husker at betale kontingent rettidigt. Der er inden maj måned anmodet om kontingentbetaling i MHT 4/2020, i forbindelse med nytårshilsenen, MHT 1/2021 samt endelig ved mail/brev i april måned.

Placering af investeringer:

De finansielle markeder er fortsat præget af usikkerhed. Det er derfor bestyrelsens vurdering, at selskabet bør holde sig til den nuværende langsigtede investeringspolitik, hvilket vil sige at fastholde den nuværende kurs, hvor porteføljen er fordelt mellem udenlandske og indenlandske aktier.

NEMTILMELD

Overgangen til anvendelsen af www.Marinehist.NemTilmeld til håndtering af selskabets gennemførelse af medlemsarrangementer som foredrag og udflugter har – og måske særligt gennem den meget usikre tid for afholdelse af arrangementer mv., der er og har været det seneste års tid – vist sin duellighed. Særlige vedr. antal tilmeldte samt håndtering af tilbagebetalinger har det givet et godt overblik over tilmeldte samt lethed i administrationen.

Bestyrelsen ser frem til snart at kunne anvende NemTilmeld på mere normal vis. NemTilmeld er stedet, hvor man tilmelder sig arrangementer, udflugter samt deltagelse i spisning.

Lars Wismann takkede for fremlæggelsen og bemærkede, at han gerne så flere midler anvendt til selskabets formål frem for at have midler stående uvirk-somme. Endvidere ønskede han resultatopgørelsen tilgængelig mindst én uge før og gerne to uger før generalforsamlingen.

Kassereren henledte opmærksomheden på, at kun meget få midler er placeret på bankkonti, samt at selskabet ikke råder over en kassebeholdning. Gunnar Kjems oplyste, at der jf. vedtægterne ikke er krav om udsendelse af regnskab før generalforsamlingen. Kassereren noterede sig imidlertid ønsket og oplyste, at

han ikke umiddelbart så nogen hindring for at gøre resultatopgørelsen tilgængelig før generalforsamlingen.

På et spørgsmål om at sikre kontingentbetaling til tiden opfordrede kassereren til, at man evt. anvender pengeinstitutternes betalingservice.

Fremsatte forslag.

Dirigenten konstaterede, at der ikke med den i vedtægterne fastsatte tidsfrist på 14 dage var indkommet forslag til behandling på generalforsamlingen.

Fastlæggelse af kontingent for det kommende år.

Et uændret årligt kontingent for ordinære medlemmer 300 kr, ægtepar 325 kr. og pensionister 225 kr. årligt blev godkendt. Kontingentet blev lettere forhøjet ved sidste års alternative generalforsamling, og den forhøjelse skønnes fortsat hensigtsmæssig, primært henset til de betragtelige udgifter i forbindelse med tilskud til bogudgivelser, specielt jubilæumsbogen om det danske minevåben.

Valg til bestyrelsen.

Jakob Seerup, Søren Nørby, Tom Wismann og Torben Martinsen er alle på valg dette år og er alle villige til genvalg. De opstillede blev genvalgt med applaus. Som erstatning for Peder Ellegaard-Larsen havde bestyrelsen foreslået kommandør Lars Gullaksen som bestyrelsesmedlem. Denne blev valgt med applaus.

Valg af redaktør til Marinehistorisk Tidsskrift.

Tom Wismann blev genvalgt som redaktør med applaus.

Valg af revisor.

Gunnar Kjems og Peter Thorning Christensen blev begge genvalgt med applaus.

Eventuelt:I.a.b.

Afslutning.

Herefter konstaterede dirigenten at generalforsamlingen havde nået sin afslutning og takkede for hvervet. FM takkede Gunnar Kjems for sin altid meget kompetente håndtering af hvervet, og herefter sluttede generalforsamlingen og ordet overgik til Lars Jordt som foredragsholder.

Regnskab

Resultatopgørelse:	2020	2019
Indtægter		
Kontingent	116.888	105.691
Mødeindtægter	8.430	18.813
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug	13.330	12.000
Diverse indtægter	0	3.125
Indtægter i alt	138.648	139.629
Udgifter		
Tilskud til bogudgivelser	167.324	47.802
Marinehistorisk Tidsskrift	98.020	99.273
Mødeomkostninger	10.694	22.543
Bestyrelsesudgifter	11.550	22.450
Administration+diverse udgifter	15.810	23.125
Udgifter i alt	303.398	215.193
Resultat af ordinær drift før finansielle poster	-164.750	-75.564
Finansielle poster		
Afkast investeringsbeviser	43.796	51.673
Kursregulering investeringsbeviser	5.181	123.665
Finansielle poster i alt	48.977	175.338
Resultat af finansielle poster	-115.773	99.774
Balance:		
Aktiver		
Kassebeholdning	0	0
Sydbank 1468804	2.260	2.728
Sydbank 168838 Sigurd Barfoed	19	1.937
Investeringsbeviser	940.832	1.055.470
Tilgode hos Sigurd Barfoeds legat		
Aktiver i alt	943.111	1.060.135
Passiver		
Egenkapital	933.111	1.048.885
Skyldige omkostninger regnskabsassistance	10.000	11.250
Passiver i alt	943.111	1.060.135



Peter Thorning Christensen
Revisor



Gunnar Kjems
Revisor



Niels Jacob Hansen
Kasserer

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Med to måneders forsinkelse kunne lauget holde sin årlige generalforsamling den 22. juni. Alle medlemmer har fået tilsendt referatet til orientering. Som det fremgår, forløb generalforsamlingen uden de store ”slagsmål”. Økonomien er i god balance, kontingentet forbliver uændret og diverse poster i bestyrelse mv. endte med genvalg.

Efter den formelle del holdt tidligere museumsdirektør Ole Frantzen og ildsjæl Lars Scheving foredrag om ”udstillingsgruppens” projekt for Nyholms fremtid. Et maritimt udstillingsområde med formidling af Flådens og Orlogsværftets lange tilstedeværelse på Nyholm, men også suppleret med beretningen om Danmarks maritime historie i bredere forstand. Et spændende projekt, der nok skal realiseres i flere tempi. Men måske der allerede i år kan komme et gennembrud.

Også andre ildsjæle er i gang med overvejelser omkring Nyholms fremtid – og her tænkes ikke på Forsvarsministeriet, der jo skal spille ud med en helhedsplan. Det har vi og mange andre ventet på i et par år. Når helhedsplanen foreligger, skal den behandles politisk af alle de partier, der har indgået forsvarsaftalen for perioden 2018-2023. I mellemtiden arbejdes der på et samlet udspil om at udskrive en international arkitektkonkurrence, der skal rumme



et Nyholm præget af de 300 års maritime historie og med plads til de mange frivillige foreninger. En kortsigtet økonomisk gevinst er bestemt ikke noget, vi kan bakke op omkring.

Og hvorfor skrive så meget om Nyholm og dens fremtid, når lauget er en landsdækkende forening. Langt de fleste medlemmer bor i Storkøbenhavn eller deromkring, laugets ”Hovedkvarter” og værksteder ligger på Nyholm i den fredede Arrestbygning fra 1891. Det ændrer ikke ved, at vi ønsker, at alle laugets mange medlemmer i provinsen skal føle, at de er en del af fællesskabet.

I Arresten har vi et pænt stort bibliotek, masser af tegninger, værkstedsudstyr og ikke mindst en lyst og glæde til at invitere vores provinsmedlemmer med ind i denne verden. Har du ideer, skitser og påbegyndte projekter er der fri adgang og måske mulighed for at finde løsninger. Som noget nyt kan lauget tilbyde gratis overnatning på Marinekasernen eller på museums-skibet PEDER SKRAM. Bare sig til og vi klarer det – også- for mere end en. Så

*Foredrag efter generalforsamlingen.
(OMBL)*



er du alligevel i København og har et par ledige timer, så tag ud på Nyholm en tirsdag, hvor alle dine kollegaer er samlet i arresten.

Måske kan det også blive allerede lørdag den 21. august, hvor vi holder vores årlige sommermøde i arrestgården. Her grilles, hygges og konkurreres lidt for medlemmer og deres familie. Ikke sjældent har det øsregnet, og ikke sjældent har det stormet, men kan man bygge Danmarks fineste skibsmodeller, så kan man også finde en løsning på noget sådant.

Og naturligvis skal du ikke snydes for laugets fællesprojekt. Bygning af modellen af det britiske linjeskib St. Georg, der sammen med det lidt mindre og ældre linjeskib Defence forliste ud for Thorsminde juleaften 1811. Her omkom næsten 1.400 søfolk, soldater, kvinder og børn. Lauget har indgået en aftale med Strandingsmuseet og Holstebro Kommune om at bygge en enestående skibsmodel. Og det gør vi. Den afleveres til museet lørdag den 16. oktober. Alle laugets medlemmer bliver

inviteret – ikke mindst fordi vi alle er en del af dette store projekt, der har fyldt rigtig meget de sidste fem år. Arbejdsmæssigt, økonomisk og ikke mindst fagligt.

Men efter 16. oktober skal vi jo videre. Helst vil vi bygge en model af Defence, med vægt på det beskueren kan se. Dvs. meget enklere end modellen af St. GEORG, hvor ALT er med - også indenbords og på de nedre dæk. Omfang og varighed har vi styr på. I glæden over kvaliteten og udfordringen med St. GEORG ønsker andre at bygge en ”indvendig” model af St. Georg, hvor beskueren kan se alle dæk og deres indretning. Naturligvis lidt forskudt, så alt kan ses og beundres. Det har lauget ikke prøvet før, men lysten er stor. Nu mangler vi naturligvis museets accept og aftale i hus.

Den 24. august tager laugets ”Fabriksmester” Poul Beck til Strandingsmuseet for efter invitation at afholde et foredrag om bygning af St. GEORG for museets støtteforening. Det kan blive en god opvarmning til aflevering af selve modellen.

Afsender
Marinehistorisk Selskab
C/O Niels Jacob P. Hansen
Mikkelborg Allé 17
2970 Hørsholm



MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

Arrangementer sæson 2021 / 2022

Alle foredrag og generalforsamling: - mødelokalet "Ubåden" Holmens Kirke.

Onsdag 29. september 2021 kl. 1930

Poul Grooss

HMS HOOD og KM BISMARCK.

Onsdag 27. oktober 2021 kl. 1930

Michael Clemmesen

Kommandörkaptajn Arnbergers forræderi mod Danmark i 1928-29.

Onsdag 24. november 2021 kl. 1930

Jakob Seerup

1700-tallets flåde.

Onsdag 26. januar 2022 kl. 1930.

Tim Sloth Jørgensen

**Status i arbejdet for at bevare Nyholm som kernen i fortællingen
om Søværnets Historie.**

Onsdag 23. februar 2022 kl. 1930

Søren Nørby

Admiral Hans Garde, Karriere, Katastrofen og Konsekvenserne.

Onsdag 30 marts 2022 kl. 1930

Kommandør Gorm Bergqvist

Søværnets opgaveløsning i Arktis.

Onsdag 6. april 2022 kl. 1930

Generalforsamling og Finn Wiberg-Jørgensen, Sømagters parademarcher.

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få to stykker smørrebrød, en ostemad, samt en øl eller sodavand og kaffe for i alt 120 kr.

Tilmelding til foredrag og spisning via link:

marinehist.nemtilmeld.dk