

Den 21. Maritimhistoriske Konference

Aabenrå den 25. - 27. april 2014



40 år efter den første danske Maritimhistoriske Konference fandt den 21. i rækken sted i et solbeskinnet Aabenraa. Kontaktudvalgets organisationsgruppe med museumsinspektør Stephanie Robl Matzen i spidsen havde udset sig Højskolen Østersøen til formålet. Højskolen er det gamle Hotel Hvide Hus og ligger placeret lige ned til fjorden. Et velvalgt og smukt sted til en weekend i søfartshistoriens tegn.

Mikkel Leth

Kaptajner og kolonier, 1800-tallets Aabenraa-søfart i globalt perspektiv

Mikkel Leth, inspektør ved Museum Sønderjylland - Kulturhistorie Aabenraa, i daglig tale Aabenraa Søfartsmuseum holdt konferencens første oplæg. Mikkel forsker for øjeblikket i Aabenraa søfartshistorie med fokus på byens maritime storhedstid fra ca. 1830 til 1890'erne.

I løbet af 1820'erne begyndte flere og flere skibe fra Aabenraa, typisk store skonnerter, at sejle på Sydamerika. Har var Rio de Janeiro det hyppigste bestemmelsessted. Skibene fra Aabenraa udgjorde en anseelig andel af de danske skibe i Rio. De fleste af Aabenraaskibene var ejet af den store skibsreder Jørgen Bruhn. Bruhn fik bygget en lang række sejlskibe, og hans ry spredtes med skibene til danskere over hele verden. I hvert fald var den danske konsul i Rio så betaget af Bruhns virksomhed og de velsejlende skibe, at han skrev hjem til kongen og roste Bruhn til skyerne.

I midten af 1800-tallet skiftede fokus til de voksende markeder i Fjernøsten, hvor både Japan og Kina langsomt åbnedes for Europæisk handel. Englænderne spillede en stor rolle i denne udvikling, men også Danmark drog nytte af de nye muligheder. Skibene fra Aabenraa var talrige i både handlen mellem Kina og Europa og i handlen mellem asiatiske havne. Skibenes fart var så international, at de sjældent, om nogensinde, vendte hjem til Aabenraa igen. Aabenraa var ikke en stor havneby, men et sted hvor der blev bygget skibe, og hvorfra skibenes kontrolleredes. Det sidste forsvandt også

gradvist til fordel for kontorer i store maritime centre som Hamborg og London og asiatiske havne som Hong Kong.

I løbet af 1880'erne svandt sejlskibsflåden ind og Aabenraa mistede maritim betydning. Kun rederen Michael Jepsen holdt med sine dampskibe flaget højt, men skibene blev bygget i Flensburg og kom stort set aldrig til Aabenraa. Tilbage står de mange flotte kaptajnsgårde på Løjt Land og det lokale museums smukke samling som minder om en storhedstid på havene, hvor generationer af unge mænd rejste ud og bragte verden med sig hjem.

Benny Christensen

Om starten på de maritimhistoriske konferencer

Benny Christensen var sekretær for den første konference, der foregik for godt 40 år siden. Han præsenterede baggrunden for den første konference. Dengang var der meget få professionelle søfartshistorikere, men der var mange entusiaster. Folk som Hans Christian Bjerg, Henning Henningsen, Jørgen Barfoed og Benny Christensen selv forsøgte med den Maritimhistoriske Konference at skabe et forum, hvor professionelle forskere kunne mødes med interesserede lægmand. Det må siges at have været en stor og langvarig succes. I konferencernes første 40 år er det blevet til 21. konferencer med cirka 1.200 deltagere, hvoraf mange naturligvis, og heldigvis, har været gængsere.

Det var Marinehistorisk Selskab, dannet i 1951, der indbød til konferencen i 1972.

Den fandt sted i Hellerup sejlklub. Konferencen var støttet af A.P. Møller, Hellerup Sejlklub og Gentofte Kommune. Det var fine forhold. Man hilste blandt andet på bogmesteren og hele kommunalbestyrelsen.

På den første konference nedsattes den første udgave af Kontaktudvalget for Dansk Maritim Historie og Samfundsforskning. Inden for denne ramme er der holdt cirka 200 møder mellem de gennem tiden godt 80 kontaktudvalgsmedlemmer under ledelse af blot tre formænd. Udvalgets ikke særligt mundrette navn skyldes, at man gerne ville omfavne mange forskellige grupper - bl.a. både historikere og etnologer.

Benny Christensen overrakte efter sit foredrag den første indbydelse og den første konferencerapport til Maritim Kontakts nuværende formand Peder Ellegaard.

Anton Englert

Karschau, Et stort nordisk lastskib fra Slesvigs storhedstid

Anton Englert er en af Danmarks førende eksperter i den traditionelle nordiske skibsbygning. Han er inspektør på Vikingeskibsmuseet i Roskilde. Englert fortalte om et middelalderskib fundet ved Karschau ved Slien øst for Slesvig by. Skibet blev fundet efter et ekstremt lavvande i år 2000. Pyntelisterne afslørede straks, at det var et nordisk, klinkbygget skib. I det hele taget var skibet rigt dekoreret.

Anton gennemgik hovedtræk af det spændende skibs konstruktion. Dendrokronologien viser, at træet blev fældet på Fyn omkring 1145. Skibet forliste altså ikke langt fra det formodede byggested.

Karschauskibet var et stort sejlskib. Det var cirka 6,80 meter bredt og blandt de større der er fundet i indre danske farvande. Det blev bygget i nordisk tradition i årene før koggerne begyndte at blive populære. Skibet var et højdepunkt inden for den traditionelle nordiske skibsbygning, der sidst i 1100-tallet blev trængt i baggrunden. Fjord-

havnene som Slesvig og Roskilde mistede deres betydning med de store, tunge koggers fremkomst og Hansestæderne begyndte deres opstigen.

Der er i dag ikke så meget tilbage af skibet fra Karschau. Alt hvad der har ligget over eller lige under vandoverfladen er blevet fjernet. Måske til brænde kort efter forliset og om ikke andet af tidens tand. Et fund for specialister, men ikke med nok hel skibsforn til for alvor at kunne sætte fantasien i sving blandt folk med mindre viden om middelalderens skibstyper.

Mette Guldberg

Folk og Fartøjer i det nordlige Vadehav i 16- 1700-tallet

Mette er inspektør og seniorforsker ved Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Hovedkilden til hendes undersøgelse af den nederlandske handel på De Kleine Oost, den danske del af Vadehavet, er toldregnskaberne fra Varde, Ribe og Tønder. Varde toldsted blev i 1600-tallet henlagt til Hjerting. Det er her, man finder det mest omfattende materiale. Mette underholdt i sin velkendte dynamiske stil. En tour de force gennem varer, mennesker, skibstyper og handelsforbindelser.

Set fra Holland var det danske vadehav et forholdsvist uinteressant nærområde, hvor man skaffede lidt råstoffer og arbejdskraft. Blandt varerne var de berømte jydepotter. Arbejdskraften blev, som også Asger Nør-lund var inde på i sit oplæg, primært brugt i den store nederlandske handelsflåde, hvor der var et stort behov for unge, stærke mænd.

Varde var transithavn for store dele af Jylland. Ofte importeredes meget små mængder af varer. Noget tyder på, at Amsterdam nærmest var et engroslager, hvor man købte alt muligt forskelligt til sin egen lille forretning i Danmark. Ribe, der tidligere havde været en stor handelsby, var sunket hen i en merkantil tristesse med kun ét sølle skib hjemmehørende i den før så travle havn.

I løbet af 1700-tallet overtog Hamborg den hollandske rolle som Varde og Hjertings største handelsparter.

I slutningen af 1700-tallet begyndte Fanø at konkurrere hårdt med Varde, som tabte. Antallet af anløb ved Varde toldsted faldt stødt. Fartøjernes størrelse steg frem til midten af 1700-tallet, som man også ser det andre steder i Danmark, men så blev de atter mindre og mestendels lokalt byggede. Antallet af jyske byer, der importerede varer gennem Varde, faldt også markant.

Anders Monrad Møller

Søkrigsførelser under Treårskrigen

Anders Monrad Møller, Dr. Phil., har udgivet et væld af bøger og artikler, og han er blandt dem, der har holdt ved siden de første maritimhistoriske konferencer. Gang på gang har han underholdt og oplyst. Denne gang handlede oplægget om affæren ved Eckenførde den 5. april 1849 med udgangspunkt i Sofus Rasmussens øjenvidneskildring, der kan læses i Maritim Kontakt 30-31, og maleren Thomas Wilhelm Pedersens maleri af slaget. Pedersen har malet sejlene på fregatten GEFION sat, mens dampskibet GEISER forsøger at vende det store krigsskib. Det mener Sofus Rasmussen ikke at de var. Pedersen havde også selv været med i kampen, men hans version adskiller sig altså noget fra Rasmussens.

Søofficererne om bord på de danske skibe blev dømt mildt efter nederlaget, der kostede Danmark både GEFION og linjeskibet CHRISTIAN VIII. Flere blev senere benådet. Men hvorfor? Fordi det faktisk var hærens general Krogh, der havde kommandoen over strategi og kommunikation under kampen og optakten til den. For at skåne Krogh, som man havde brug for, blev ansvaret lagt over på andre skuldre, nemlig søofficerernes. Det var dog straf på skrømt.

Slaget ændrede intet ved det danske søherredømme, selvom det af de tysksindede blev betragtet som en stor sejr og af danskerne som et alvorligt nederlag. Den dan-

ske blokadepolitik var yderst effektiv. De store linjeskibe kom ikke engang i spil. Fregatter og korvetter kunne udføre arbejdet så endog Hamborg kunne blokeres.

Rasmussen omtaler i den forbindelse en episode i Aabenraa, hvor en kanoner beskød et vogntog med et Slesvig-holstensk flag. Angiveligt et pletsrud, der på dramatisk vis fjernede flaget. Angiveligt også det første skud under treårskrigen.

Jan Hammer Larsen

Calcuttas forlis ved Læsø i 1853

Jan Hammer Larsen er marinarkæolog og inspektør ved Nordjyllands Kystmuseum. Han delte på konferencen ud af sin store viden om skibsvrag i det nørrejyske. Hovedtemaet var fregatten CALCUTTAs forlis. Den var et af Aabenraarederens Jørgen Bruhns skibe. Kun den berømte galionsfigur, forestillende en inder med overskæg og kniv, fik Bruhn med hjem til Aabenraa. Den kan i dag ses på Aabenraa Søfartsmuseum.

CALCUTTA var et stort skib søsat i 1853, en fregat på 480 cml. Det forliste den 20. oktober, kun få måneder efter søsætningen. Man tog om bord fejl af fyrene på Læsø Trindel og Kobbergrunden. Et eksempel på at flere fyr ikke nødvendigvis er af det gode, og klart bør kunne adskilles fra hinanden - også i dårlig sigtbarhed.

Man har endnu ikke fundet fysiske rester af CALCUTTA, men man planlægger fra Kystmuseets side at undersøge sagen. Luftfotos indikerer, at der kunne være noget at komme efter, men det er naturligvis ikke sikkert. Foreløbigt bygger man sin viden om forliset på skrevne kilder som eksempelvis strandingsprotokollerne fra Læsø i midten af 1800-tallet. De kan være tung læsning, men de er udstyret med levende tegninger af forlisene og strandingerne. Der er en dramatisk tegning af dampskibet HERTHA af Helsingør, der forsøger at trække CALCUTTA fri fra grunden, men uden held.

Erik Husted

ROLF KRAKES virksomhed i 1864

Erik Husted er mangeårigt medlem af kontaktudvalget. Desuden var han gennem årtier kasserer for både forlag og udvalg.

Det er 150-året for 1864. Husted fandt det derfor passende at opridse panserbatteriet ROLF KRAKES indsats under krigen mod Prøjsen og Østrig. ROLF KRAKE var et moderne panserskib bygget i 1863. Besætningen var på cirka 140 mand. Skibet havde to drejelige pansertårne med glatløbende forladerkanoner. Kanonerne var konstrueret af Skibsted, støbt i Sverige. De var i modsætningen til resten af skibet allerede ved at være umoderne, da de blev installeret.

Da ROLF KRAKE dukkede op på krigsskuepladsen på den slesvigske østkyst havde hæren rømmet Danevirke og trukket sig tilbage til Dybbøl. ROLF KRAKE fik position på Sønderborgs red under kommando af kaptajn Rothe. De ankom den 12. februar 1864. Få dage senere sejlede skibet på rekognoscering i Egersund, hvor Prøjserne var ved at bygge en pontonbro.

Prøjserne kunne beskyde store dele af Dybbølstillingen fra Broager over bugten Vemmingbund. Danskerne derimod havde kun få riflede kanoner og kunne ikke ramme prøjserne på Broager. Prøjserne planlagde at føre det tunge skyts over Egersund ind på Broager ved hjælp af pontoner. Dette forsøgte man fra ROLF KRAKES side at forhindre. Man kunne fra det danske panserskib ikke se pontonbroen, men måtte skyde efter det sted, hvor man regnede med, at den var placeret. ROLF KRAKE blev selv beskudt af det prøjsiske artilleri. Skibet blev ramt af cirka 100 skud, men det var standhaftigt. Kun fire mand blev lettere såret. Det lykkedes ikke for danskerne at ødelægge pontonbroen, og prøjserne kunne efterfølgende føre det tunge skyts til deres stillinger på Broager.

Under forsvaret af Dybbøl den 18. april hjalp ROLF KRAKE de trængte stillinger på land. Det havde dog ikke den store effekt. Den eneste søofficer, der døde under krigen

i 1864, døde af en granatsplint om bord på skibet. Hans mindesten er nu ved skanse 1 ved Dybbøl.

ROLF KRAKES sidste indsats under krigen var det mislykkede forsøg på at forhindre prøjsernes overgang i Als. Her havde man mulighed for at angribe prøjsernes troppeoverførsler, men man troede, at det var for sent, og trak sig til fjendens overraskelse tilbage.

Niels Bjørn Hansen

Desertører og mytterister under Slaget på Reden

Niels er tidligere journalist ved DR og har skrevet en bog "En visnet blomst i hæderskransen" om desertører og mytterister under Slaget på Reden den 2. april 1801.

Den etablerede fortælling er præget af opofrelse og heltemod. Den 17-årige Willemoes er et godt eksempel. Der var mange helte, der fortjener deres hyldest. Men der var også officerer, der bukkede under for presset og flygtede.

De to officerer Schultz og Westerholt deserterede efter en lang kamp. Deres skibe var sønderskudte, og mens dele af deres mandskab kæmpede videre, lå mange døde eller blødende på dækket. Schultz og Westerholt kunne ikke tage mere og brød i panik. Englænderne havde flere kanoner, og de var langt bedre trænedede end danskerne. Englænderne havde været i krig i ti år og Royal Navy var en velsmurt krigsmaskine.

Schultz var næstkommanderende på fregatten SJÆLLAND. Han havde kæmpet længe, men omkring klokken 14 brød han sammen under udsigtsløsheden midt i helvedet af blod. Han råbte på mere ammunition til de eneste to kanoner, der stadig var operationelle. Samtidig råbte skibstømmerne på flere mand til pumperne. Schulz løb ned på underste kanondæk og sprang ud af en kanonport. I travaljen forlod han skibet sammen med et par besætningsmedlemmer. Han opfordrede resten af besætningen til at gøre det samme. Schultz kom til hægterne efter en halv times tid på Lynetten, og roede

tilbage til SJÆLLAND, hvor han genoptog kampen. Skibet var smadret, men overgav sig først dagen efter, da man havde smidt krigsmateriel over bord og ødelagt kanoerne.

Cirka samtidig hoppede Westerholt i en jolle sammen med sit skibs trommeslager og roede ind til Kastellet.

Efter slaget og Danmarks nederlag kom de to officerer for en krigsret. De blev begge dømt til døden ved skydning i ryggen. En nedværdigende og brutal straf. De blev den 11. august 1801 ført til Øster Fælled for at blive henrettet. Skillingsviserne havde indkaldt til optrinnet, og mange Københavnerne var mødt op for at se de æresløses sidste rejse. Men i sidste øjeblik, kort før eksekveringen, blev dødsdommen omstødt til livsvarigt fængsel i Trondhjem. Denne dom blev efter nogle år omstødt til landsforvisning.

Petur Petersen

Krigsdagbøger fra ubådsarkivet i Cuxhaven fra 1. og 2. Verdenskrig

Petur Petersen er inspektør på Aabenraa Museum. Han arbejder med ubådenes historie set fra de danske handelsskibe side. Han har også arbejdet med krigsdagbøger fra kaptajner om bord på de tyske ubåde, der angreb de danske skibe. Ubådsarkivet i Cuxhaven, som Peterson varmt anbefalede, har måske verdens bedste samling af de dagbøger og rapporter.

Petersen har undersøgt rygterne om, at der skulle have været en kaptajn fra Aabenraa indblandet i sænkningen af det store amerikanske passagerskib LUSITANIA, der medførte et kæmpe tab af menneskeliv. Undersøgelsen viste dog, at Aabenraakaptajnen ikke var på den kendte LUSITANIA, eller i ubåden U20, der sænkede den, men på et andet skib af samme navn, der sank efter en kollision i 1901.

Uddeling af Maritim Kontakts prisopgave 2014

Ved konferencen uddeltes Maritim Kontakts traditionsrige prisopgave, der gives til en forfatter, der enten i form af en eksamensopgave eller i anden form, har arbejdet med søfartshistorie i høj kvalitet.

Vinderen blev Per Møller med specialet "Søenrollering og udskrivelse til flåden fra 1704 til den almindelige værnepligts indførelse". Per Møller er pensioneret kommandørkaptajn. Han har både sejlet i handelsflåden og orlogsflåden, før han begyndte at læse historie. Den faglige tyngde og den stilsikre fremstilling i specialet gjorde det i følge bedømmelsesudvalget til en stor glæde at læse.

Efter overrækkelsen af diplommet præsenterede Per Møller sit arbejde og sine resultater.

Per Møller

Søenrollering og udskrivelse til flåden fra 1704 til den almindelige værnepligts indførelse

Efter Jørgen Barfoeds studier, der går frem til ca. år 1700, har der ikke været store undersøgelser af enrolleringen. Møller forsøger med sit studie at rode bod på dette.

Fra 1703 var der privilegier for folk, der blev enrolleret i rullen. Nyfødte drenge kom i ungerullen, som 16-årig kom man i hovedrullen og som 50-årig i fædrerullen. Der blev lovet bål og brand til dem, der eksempelvis ved at rejse udenlands unddrog sig enrollering. Blandt de enrollerede kom ikke alle i flåden. Man kunne trække frinummer. I begyndelsen af 1700-tallet udskrev man dog alle, da man indledte Store Nordiske Krig. Mange søfolk var på det tidspunkt ude at sejle med handelsskibe, og det var svært at skaffe mandskab nok. I 1712 pressede man snart sagt enhver ung mand på gaderne i København til tjeneste i flåden.

Enrolleringssystemet faldt reelt sammen under Store Nordiske Krig. I 1739 blev det

indført igen, men uden noget skær af frivillighed. Gennem midten af 1700-tallet har der formodentlig været omkring 14.000 - 18.000 i rullerne. Udover det var der naturligvis flådens faste mandskab - Holmens faste stok.

I 1770 kom en ny forordning. I sidste halvdel af 1700-tallet har der været op til 20.000 mænd i rullerne.

Møller præsenterede antallet af enrollerede gennem årene og årsagerne til udskrivningerne. Riget var ofte i underskud for søfolk til både at bemane orlogsflåden og handelsflåden. De store kompagniskibe var økonomisk vigtige og havde stor politisk bevågenhed, hvorfor orlogsflåden ofte manglede folk. Søfolkenes løn var også ofte bedre om bord på kompagniskibene end i orlogsflåden.

Man begyndte i orlogsflåden at løse problemet ved selv at uddanne unge mennesker ved hjælp af sømilitter. En slags forløber til uddannelse af værnepligtige. Udskrivningen fra sømilitterne kunne dog give sociale problemer, da det var landmænd og fiskere der blev udtaget til tjeneste, hvorfor deres familie manglede deres arbejdskraft.

Ekskursion

Vi besøgte først Museum Sønderjylland – Kulturhistorie Aabenraa, hvor Stephanie og Petur viste rundt. Herefter tog vi til Jørgen Bruhns gamle træskibsværft på Kalvø i Gerner Bugt. Her fik vi en rundvisning samt mulighed for at nyde det smukke forårsvejr på den lille ø med den rige historie.

Efter kaffe og kage kørte vi i bussen en tur rundt på den interessante halvø Løjt Land,



hvor mange af Aabenraaskipperne havde deres gårde på den rige jord. Stephanie guidede kyndigt igennem landsbyer, kap-tajnsgårde og landskaber.

Efter et lille hvil var det tid til den traditionsrige festmiddag og efterfølgende bogauktion. God mad, sjov og hygge til alle.

Arne Johan Berg

Udviklingen af sejlede krigsskibe

Arne Johan Berg, en af konferencens norske deltagere, gennemgik i søndagens første foredrag de lange træk af århundredernes udvikling af sejlede krigsskibe. Oplægget var præget af god brug af illustrationer.

Igennem den tidlige middelalder var nordboernes skibe de bedste og hurtigste. Senere overtog det store enmastede skib, koggen, de nordeuropæiske farvande. De kom dog også længere sydpå. Det minder bl.a. koggen i San Sebastians byvåben os om.

Efter koggen kom karracken, der havde flere master, og som ofte blev udstyret med kanoner. Det betød kamp på afstand frem for nærkamp og entring mand mod mand. Efter middelalderen var det slut med at have skibe, der både kunne være handelsskibe og krigsskibe. Skibene blev mere specialiserede. Efterhånden blev kanonerne så stærke, at man kunne sænke skibe med dem.

Gennem renæssancen blev skibene i høj grad også prestigesymboler, højt byggede, masser ornamentik og ikke altid de bedste sejlegenskaber. I dansk-norsk kontekst kendes SOPHIA AMALIA, der var lidt større end den engelske SOVEREIGN OF THE SEAS, som den specifikt var bygget til at overgå.

I 1700-tallet forsvandt en del af de høje overbygninger, kanonerne prioriteredes og sejlegenskaberne blev bedre. Man indførte stagsejl i stedet for blinder. Skibene blev større og større. I midten af 1800-tallet sluttede det, og mange store sejlskibe blev rigget ned og udstyret med dampmaskine og panser.

Asger Nørlund Christensen

Hyresøgende, Skandinaviske søfolk på det internationale arbejdsmarked

Asger Nørlund Christensen fortalte om sit speciale, der handler om 1600-tallets skandinaviske søfolk på det internationale arbejdsmarked. De arbejdssøgende rejste især til Nederlandene, hvor der var store efterspørgsel efter arbejdskraft. Den danske flåde hvervede i stor stil søfolk i Amsterdam. I årene 1676-77 hele 2.500 af dem. Udvandringen af arbejdskraft var altså ret omfattende.

Der var store behov for arbejdskraft i Nederlandene, og et frit arbejdsmarked med fri bevægelighed. Sådan var det ikke i Danmark. Danmark var fattigt og Norge havde en stor befolkningstilvækst, som det begrænsede norske landbrug ikke kunne understøtte, så der var for mange god grund til at flytte til Nederlandene. Lønnen var også op til fem gange bedre!

Der var stor trafik mellem Nederlandene og både Norge og Danmark, så der var rig mulighed for at få sejlejlighed til Amsterdam. Hundredevis af nederlandske skibe sejlede gennem Øresund hver sommer. På Norges syd- og vestkyst anløb mange nederlandske skibe de små pladser for at skaffe tømmer. Fra Vadehavsområdet sejlede jydepotter og stude mod de nederlandske havnebyer.

De danske søfolk, der typisk var mellem 20 og 30 år, da man skulle være stærk og smidig for at kunne udføre det hårde arbejde i riggen, blev specialiserede under det krævende arbejde på de store nederlandske skibe. De fleste af søfolkene kom fra den jyske vestkyst og fra Sønderjylland. Mange nordmænd tog også af sted. Andre kom fra Bohus Len. Denne sidste gruppe af sømænd, hvoraf mange blev officerer, kender vi ikke så meget til fra den hidtidige litteratur.

Jens Riise Kristensen

Pirater under Dannebrog, et ikke-realiseret projekt fra 1721

Jens Riise Kristensen er amatørhistoriker, træskibskender og dykker. Han fortalte om et forsøg på at bruge den danske flåde til hjembringelse af piratpenge.

Historien starter i Hamborg i 1721, hvor Danmark er kommet ud af Store Nordiske Krig. Her bliver en dansk general præsenteret for en greve ved navn Pierre Joseph le Roux d'Esneval, der i samtiden havde mange indflydelsesrige venner og mange gode idéer, af og til lidt for gode. Greven vil gerne have danske krigsskibe til at fragte piratpenge hjem fra Madagaskar. Altså en form for hvidvaskning af penge tjent på endog ganske lyssky aktiviteter. Esneval har måske haft kontakt til den franske pirat La Buse, der holdt til på det nordlige Madagaskar, men det er usikkert.

Svaret fra dansk side bliver, at man ikke vil stille skibe til rådighed, men at man gerne vil leje Dannebrog ud. Projektet bliver dog ikke til noget. Muligvis fordi agenter i Nederlandene og England havde fået nys om sagen.

Senere har Esneval en plan om at sælge våben i Etiopien. Det vil han også have den danske flåde involveret i. Det blev dog heller ikke til noget, og greven med de vidtløftige planer forsvinder ud af den danske søfartshistorie.

Benjamin Asmussen

Mellem Kanton og København, begyndelsen på et forskningsprojekt

Benjamin Asmussen fra Museet for Søfart fortalte om sit kommende forskningsprojekt med arbejdstitlen "Between Copenhagen and Canton – A Matter of Distances". Projektet vil forsøge at sammenligne den danske søhandel med Kina i 1700-tallet med den lignende handel i dag. Fokus bliver på identitet, forbrug og kulturmøder mellem søfolk, købmænd og agenter.

Fra 1732 havde Asiatisk Kompagni i København monopol på handel med bl.a. Kina og bragte mange værdifulde ladninger af te, porcelæn og silke til det dansk-norske rige. I dag transporter danskkontrollerede skibe både en stor del af råvarerne til Kinas fabriker samt mange af de færdige produkter til vesten. Med støtte i Uppsala-skolen indenfor International Business' begreb "psychic distance" og Edward Saids begreb orientalisme skal projektet kaste nyt lys over begge perioders handel og søfart. Projektet skreves som en ph.d. afhandling på Center for Virksomhedshistorie på Institut for Ledelse, Politik og Filosofi på Copenhagen Business School.

Stephanie Robl Matzen

Kaptajn Michelsens oplevelser i Stillehavet

Stephanie Robl Matzen er overinspektør ved Aabenraa Søfartsmuseum. Hun delte den fascinerende historie om en Sønderborgkaptajns oplevelser på Fiji i midten af 1800-tallet.

Kaptajn Michelsen blev født på Als i 1839. Stephanie fortalte om hans oplevelser på Stillehavet med udgangspunkt i kaptajnens egne dagbøger. Han var glad for skibet LEVUKA, selvom han syntes, at det sejlede en smule for langsomt. LEVUKA er også navnet på en stillehavso i Fiji som Michelsen sejlede til. Fiji blev en britisk koloni, det år Michelsen ankom første gang. Han arbejdede her for det tyske handelshus Hedeman & Co. Michelsen var altså ikke kun sømand men også handelsmand.

Man handlede primært med koprah, altså kokusbast, men arbejdskraft var også en vigtig vare. En dreng kostede omtrent to knive. Michelsen mente ikke at det var slavehandel, men forskellen er ikke speciel tydelig. Meget af handlen foregik som byttehandel ved hjælp af tegnsprog. Michelsen snød de lokale ret ofte. Eller det følte han i hvert fald selv at han gjorde.

Der var undertiden ret store problemer med at bringe den hyrede arbejdskraft tilbage til

deres egen ø. Michelsen måtte improvisere svar til øfolk, der spurgte til deres familie, der tidligere var taget afsted for at arbejde. Michelsen kendte ikke til deres skæbne, men lod som om alt var i skønneste orden.

På vejen hjem forsøgte Michelsen i sin dagbog at rationalisere sig til hvorfor arbejdskrafthandlen i virkeligheden var godt for øboerne, selvom han undervejs ikke lagde skjul på at handelen var anløben og nærmede sig slavehandel - "Ved kontakt med europæerne får øboerne jo chancen for at ændre sig fra dyr til mennesker."

Ole Kolborg

Fire år ved Anholt Fyr

Ole Kolborg er vokset op i på fyr på Romsø, Hals Barre, Fornæs, Anholt og ved Vadehavet, hvor hans far var fyrassistent og senere fyrmester. Familien Kolborg boede fire år på Anholt. Kolborg fortalte følelsesfuldt om livet på øen og om den britiske besættelse af øen under Englandskrigene. Her byggede briterne kasematterne ved fyrtårnets fod og to forsvarslinjer rundt om tårnet.

Kolborg fortalte historier og anekdoter fra sin barndom ved fyret. Bl.a. om hvorledes han som ung dreng var blevet bedt om at bringe en madkurv op til sin far i fyret. Det var højst usædvanligt, da det var højlys dag. Hans far stod oppe i fyret sammen med en mand fra søværnet. De observerede en sovjetisk konvoj vende ikke langt fra Læsø. Kolborg forstod sin unge alder til trods, at det var alvorligt. Han havde netop overværet en udløber af Cubakrisen på nærmeste hold. Ellers gik dagene med vejrobservationer og at tænde og slukke fyret. Man havde ikke normalt kystudkig og tågevagt. Så tæt kom de fleste skibe ikke.

Susi Hansen

Androfagi på Lillebælts havis

Susi Hansen, der rundede de mange foredrag af, er indehaver og skaber af Danmarks mindste søfartsmuseum. Det ligger på Lyø i

det Sydfynske Øhav. Hun havde sin mand Viggo med. En vaskeægte søulk.

Hansens oplæg tog udgangspunkt i en lille figur af en kannibal, der er ved at fortære en hvid kvinde. Den blev hjembragt af en alsisk sømand i 1910. Sømanden var ude at sejle i to år i sin ungdom, og det eneste han havde med hjem var denne underlige statuette. Hansen havde undersøgt sagen, og det viste sig, at sømanden aldrig havde været uden for Nordeuropa. Måske har han byttet sig til figuren i Hamborg. Senere kom den angiveligt til Lyø fra Als sammen med en smuk kvinde via havisen.

Hansen fortalte om sine studier i beretninger om kannibalisme. I bogen *The Man Eating Myth* fremgår det, at historierne om kannibalisme er rene myter. Det startede med Herodot, der beskrev "de andre" som menneskeædende barbarer. Senere underbyggede spanierne med historierne om småbørnsspisende indianere.

Hansens museum er noget ganske særligt, og hun er selv en talentfuld fortæller, der med glimt i øjet fortæller skrøner fra de syv have. Som det fremgår dog ikke uden blik for realiteterne og historiefagets håndværk.

Admiralforsamling

Maritim Kontakts formand Peder Ellegaard takkede for en god konference. Hovedorganisationsen Stephanie Robl Matzen fik overrakt blomster som tak for indsatsen. Hele weekenden var velorganiseret med gode forhold, flot udsigt, lækker mad, berigende foredrag og en smuk ekskursion i det solrige vejr.

Hovedemnet på admiralforsamlingen var at Maritim Kontakt bliver lagt sammen M/S Museet for Søfarts Venneselskab. Processen blev beskrevet af Benjamin Asmussen og Thorbjørn Thaarup fra M/S.

Medlemmerne af MKs interessekreds bliver medlemmer af M/S Venner. Tidsskriftet Maritim Kontakt bliver lagt sammen med søfartsmuseets årbog i en ny, flot udgivelse, der er planlagt til at komme én gang om

året i form af en antologi, kredsene om et enkelt emne. Første emne bliver søfolk i krig. Både nye og gamle medlemmer af den nu samlede forening vil for deres kontingent modtage udgivelsen og et årskort til M/S. Medlemmerne af MKs kontaktudvalg deltager i udgivelsesprocessen som redaktionskomité. Det er fortsat venneselskabet, der bekoster udgivelsen. For Maritim Kontakt indtræder Peder Ellegaard i venneselskabets bestyrelse.

Kontaktudvalget vil fortsat organisere den tilbagevendende maritimhistoriske konference samt uddele prisopgaven.

Der var på admiralforsamlingen bred støtte til sammenlægningen.

Siden sidste admiralforsamling har Erik Housted, Gunner Nolsøe og Thomas Olesen trukket sig ud af udvalget. Jan Hammer Larsen ønsker også at trække sig ud af udvalget, men Jan fortsætter heldigvis i prisopgavens bedømmelsesudvalg. Steen Schøn, underviser på bl.a. Søværnets Officerskole, har ønsket at genindtræde og Helle Sigh, leder af Strandingsmuseet i Thorsminde, ønsker også at indtræde. Endelig ønsker historikeren Asger Nørlund Christensen at indtræde i udvalget. Admiralforsamlingen godkendte alle tre ønsker om optagelse.

Udvalgets mangeårige kasserer Erik Housted fremlagde det, der bliver Forlaget Maritim Kontakts sidste regnskab. Housted fik herefter stående klapsalver for sin store indsats gennem årene.

Til sidst blev det besluttet, at den 22. Maritimhistoriske Konferencen så vidt muligt afholdes i Helsingør i 2016 i og omkring M/S Museet for Søfart.

En let frokost afsluttede en vellykket konference. Tak for i år!

Rapporten skrevet af Thorbjørn Thaarup

