



Flådens fødsel

Jørgen H. Barfod · Marinehistorisk Selskab

JØRGEN H. BARFOD

Flådens fødsel

MARINEHISTORISK
SELSKAB

Jørgen H. Barfod: Flådens fødsel.

Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 22.

© Jørgen H. Barfod, København 1990.

Grafisk tilrettelæggelse: Jens Lorentzen.

Sats og tryk: Gullanders Bogtrykkeri A/S, Skjern.

ISBN 87-87720-08-6

Alle korttegninger er udført af arkitekt m.a.a. Asger Barfod.

Indhold

	Forord	7
Kapitel I	Ledingsordninger	11
Kapitel II	Erik af Pommern	21
Kapitel III	Unionskampene og Christian I	33
Kapitel IV	Orlogsflåden	51
Kapitel V	Den første skibsliste	71
Kapitel VI	Urolige år	85
Kapitel VII	Krigen mod hanseaterne	101
Kapitel VIII	Kong Hans flåde	119
Kapitel IX	Christian 2.	139
Kapitel X	Den kongelige flåde	165
Kapitel XI	Frederik I	180
Kapitel XII	Flådens fødsel	191
	Oversigt over de kongelige orlogsskibe, som vi kender navne på	201
	Oversigt over skibschefer	209
	Litteratur	215
	Register for personnavne	223
	Register for skibsnavne	229

Forord

Formålet med nærværende bog har været at undersøge hvornår, der opstod en kongelig flåde af orlogsskibe i Danmark. Da man hidtil har sagt, at det var kong Hans, der byggede den første orlogsflåde, måtte det derfor være en af de første opgaver at få fastslået, hvorledes forholdene har været før denne tid. Derfor vil denne bog også oversigtsmæssigt behandle de forudgående ordninger for ledingsvæsen. Herudover har hovedopgaven naturligvis været at finde kilder, der kunne bevidne tilstedeværelsen af danske kongelige orlogsskibe.

Det kildemateriale, der findes hertil i de danske arkiver har været ret sparsomt, og da de fleste danske dokumenter fra denne periode findes trykte er de derfor i størst mulig udstrækning benyttet, men i flere tilfælde er de bevarede dokumenter fremdraget til kontrol af oversættelserne. Væsentligst blandt de trykte udgivelser er naturligvis William Christensens udgave af »Missiver fra kong Christian 1.s og kong Hans's tid«, men her er bl. a. kontrolleret med de bevarede breve til høvedsmanden på Københavns Slot, Eske Bille, der tog sig af flåden under kong Hans. Det er ikke fordi, jeg har mistænkt udgiveren for ikke at have genoptrykt dokumenterne korrekt, men da denne undersøgelse beskæftiger sig med maritime emner, som ikke tidligere har påkaldt den store interesse, er der detaillert i brevets udforming, som har betydning her, men ikke har været væsentlig for dokumentets gengivelse. Hvad der iøvrigt er anvendt af trykte kilder vil fremgå af litteraturlisten.

Emner vedrørende den maritime historie har kun i ringe grad tidligere været behandlet af historikere, men hvor det har været sket, har jeg naturligvis anvendt materialet. Af de væsentligste kan nævnes: Arild Huitfeldt: Danmarks Riges Krønike, 1652, F.H.Jahn: Danmarks politisk-militære Historie under Unionskongerne, 1835, og

William Christensen: Unionskongerne og Hansestæderne 1439-66, 1895, samt diverse moderne oversigtsværker. Hertil kommer biografier af forskellige personer med tilknytning til flåden i det omhandlede tidsrum.

De fleste oplysninger er imidlertid hentet i trykte dokumentsamlinger fra udlandet. Fra Sverige kan således nævnes C.G.Styffe: Bidrag til Skandinaviens Historia ur utländska arkiver, 1859-75, N.J.Ekdahl: Christian II.s arkiv, 1835 og Lars Sjødin: Handlingar till Nordens Historia 1515-1523, 1967-79 samt Lars J.Larsson: Søren Norby och Østersjøpolitiken 1523-25. Også fra Sverige er der imidlertid meget andet at hente i andre værker, der vil fremgå af litteraturlisten.

En af de kildesamlinger, hvor der er fundet de fleste oplysninger til belysning af den danske flåde er i de i Leipzig udgivne Hanserecesse, der dækker hele den periode, som har interesse for emnet. Derfor er disse mange bind blevet nøje gennemgået, dvs. fra I række bind 4 til III række bind 9, 1877-1913. Herudover er der også forskellige tyske behandlinger af specielle emner, som f.eks. M.Hoffmann: Lübecks Krieg gegen Dänemark 1509-12.

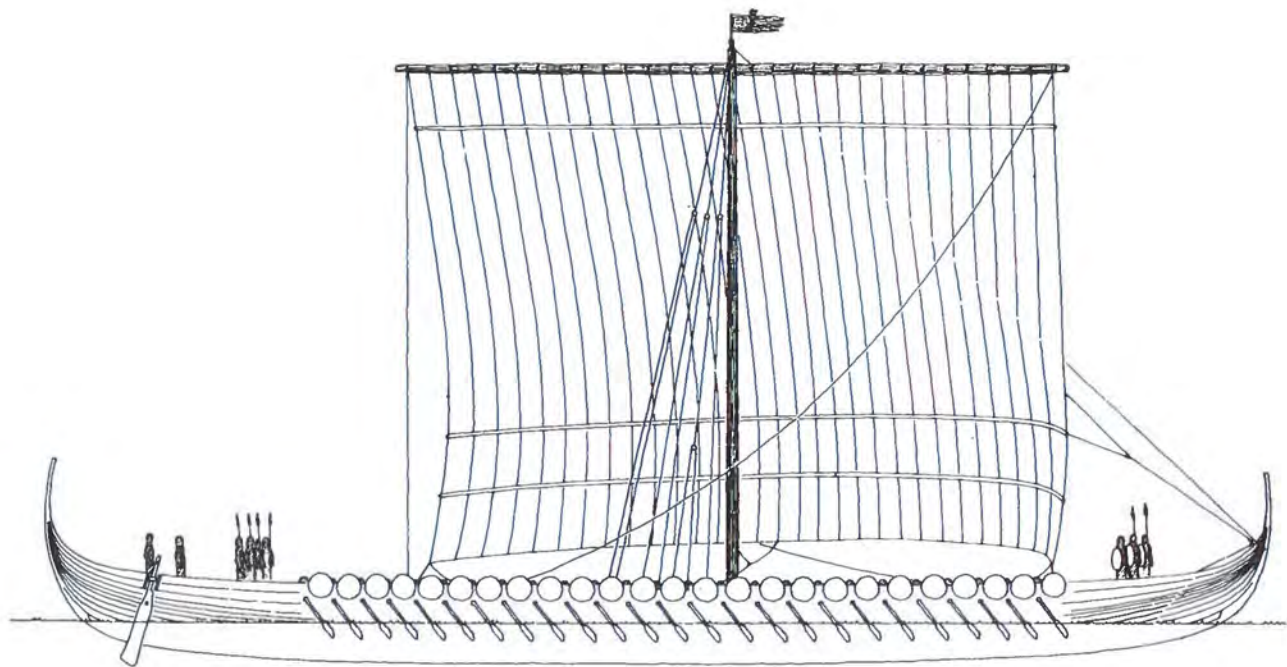
En væsentlig kildesamling er ligeledes : Diplomatarium Norwegicum bind I - XVIII. Endvidere R.K.Hannay: Letters of James IV 1505-13, der er udgivet i Edinburgh 1953. I England er der desuden udgivet væsentlige værker, som har været til stor hjælp vedrørende forståelsen af bl. a. skibstyper, der ikke har været så indgående behandlet andre steder. Fra England kan således nævnes Susan Rose: The Navy of the Lancastrian Kings, London 1982, James Gairdner: Letters and Papers of the Reigns of Richard III and Henry VII, 1861-63 samt J.S.Brewer: Letters and Papers of Henry VIII, 1862-64. Hertil kommer naturligvis en række artikler om specielle emner, som det vil fremgå af litteraturlisten.

I forbindelse med undersøgelsen har jeg fået megen støtte og hjælp ved specielle emner på Rigsarkivet, Nationalmuseet, Tøjhusmuseet og Orlogsmuseet. For ikke at forbigå nogle vil jeg gerne her takke alle, der har været mig behjælpelig. Til sidst må jeg bemærke, at konklusionen af min undersøgelse er, som det vil fremgå af det afsluttende kapitel, blevet en anden end den jeg havde forventet, og det har været meget spændende at finde enkelte oplysninger i de store kilde-

samlinger, og jeg har ofte følt, at det har været som at finde en nål i en høstak.

Til sidst vil jeg gerne rette en hjertelig tak til de fonde, der rent økonomisk har muliggjort udgivelsen af denne bog. Det drejer sig om Veluxfonden, Augustinusfonden, Den Hielmstjerne Rosencroneske Stiftelse, Tuborgfondet og Dronning Margrethes og Prins Henriks Fond samt Fonden til Fædrelandets Vel.

Jørgen H. Barfod



En rekonstruktion af Skuldelev 2 –
langskibet, der oprindeligt har haft op
imod 60 årer og er 30 meter langt.
(Vikingskibshallen).

Kapitel I · Ledingsordninger

Den danske orlogsflåde har som bekendt en lang og ærefuld historie, og blandt de tidligste berømte flådeførere kan nævnes navne som Absalon og Peder Skram. Der er imidlertid næsten 400 års afstand mellem de to mænd, og ser vi nøjere efter var de flåder, de stod i spidsen for, også vidt forskellige. Absalon anførte en ledingsflåde medens Peder Skram stod i spidsen for en fast kgl. flåde. Det er derfor nærliggende at se lidt nærmere på, hvorledes overgangen fra ledingflåde til kgl. flåde har formet sig, og hvornår det skete.

Ledingsordningen var opstået i vikingetiden ved at høvdingene eller stormændene rundt om i landet stillede med deres fuldt udrustede skibe, når kongen udbød ledingsflåden. Dette skal dog ikke nærmere behandles her. Vi kan blot fastslå, at de skibe, der indgik i ledingsflåden sandsynligvis for størstedelen har været krigsskibe, kaldet langskibe, som der også er fundet et par stykker af i Roskilde Fjord. De var lette, lange og elegante, og de adskilte sig derved fra de noget mere robuste og fyldige handelskibe.¹

Kongen og stormændene stillede med skibene og bønderne udgjorde mandskabet. Ordningen har vel været forholdsvis uændret indtil kong Valdemar den Store og biskop Absalon reorganiserede den og nærmere fastsatte, hvorledes denne værnepligt skulle fungere i den aktuelle kamp mod de vender, der årligt hærgede på de danske kyster. Da kongen næsten hvert år var nødt til at udbyde leding for at skaffe den fornødne fred i de danske farvande, indførte han samtidig en ledingsafløsning, d.v.s. en form for skat, der skulle udredes af de dele af riget, der ikke behøvede at stille med skibe.

Landet var inddelt i *skipæn*, der hver skulle stille med et fuldt udrustet skib, som stormanden på egnen eller indbyggerne selv måtte skaffe sig. Et skipæn var atter inddelt i mindre områder, *havne*, der hver skulle stille et besætningsmedlem, en *havnebonde*, som skulle møde med de såkaldte folkvåben, d.v.s. sværd, et spyd og en brynje.

1. O.Crumlin Pedersen og Olaf Olsen: The Skuldelev Ships, Årbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie, 1985 side 89ff og Rikke Malmros: Leding og Skjaldekvad.

Som fører for skibet skulle hvert skipæn stille en *styresmand*, som ligeledes skulle være fuldt udrustet med de nødvendige våben, og endvidere skulle hvert skipæn sørge for den nødvendige proviant for 16 uger til skibets mandskab.²

Det var denne ledingsflåde Absalon foretog sine togter med mod de vendiske sørøvere kulminerende med erobringen af Rygen og slaget i Strelasund den 21. maj 1184. Det er dog værd at bemærke, at efter de foregående års opløsning af ledingsordningen og dermed af flåden var det Valdemar og vel ikke mindst Absalon, der fik genskabt den og indøvet den, så den blev brugbar. Man sad ikke blot og ventede på fjendens ankomst, men fra 1159 opsøgte man venderne, hvor de boede. I 1168 erobredes borgen Arkona på Rygen, der herefter blev lagt ind under kong Valdemars herredømme, og da man i 1184 erfarede, at hertug Bugislav af Pommern forberedte et angreb på Rygen fik Absalon sin ledingsflåde på en alvorlig prøve overfor Bugislavs flåde³

Slagets forløb kender vi blot fra Saxos og Sven Aggesens skildringer, men der skulle ifølge disse kilder have været en pommersk flåde på op mod 500 skibe mod Absalons 125. Det kan tænkes at slaget har udviklet sig således, at de første pommerske skibe er passeret forbi i sundet uden at disse i tågen har bemærket de danske skibe. Absalon har derefter, da tilstrækkeligt mange var passeret, ladet sine skibe angribe ved at vædre og borde dem i det smalle sund. Derved havde han opnået at få delt fjendens styrke, og da det ville tage nogen tid før de forreste skibe fik vendt, fik han forinden ødelagt en stor del af de overraskede skibe. Ifølge Saxo blev 18 pommerske skibe sænket og en stor del tog flugten, mens Absalon fik erobret de resterende skibe. Afgørende for kampen var det imidlertid, at dette slag bragte en ende på uroen i Østersøen, og Danmark havde ved Absalons indsats skabt indledningen til det danske østersøherredømme.⁴

De skibe, man efterhånden har fundet fra vikingetiden har vist sig at være en del forskellige, og da skibene ellers først og fremmest brugtes til handelsfarter var det i de følgende århundreder mere og mere handelsskibstypen, der vandt overhånd i de danske farvande og i Østersøen. Det var skibe, der byggedes overalt i riget. Der var store og små, og hver egn eller skibbygger gav naturligvis sine skibe sit specielle særpræg. Derfor må vi vel også forvente, at skibene til le-

2. Erik Kjersgaard: Leding og landeværn, i »Middelalderstudier tilegnede Aksel E. Christensen«, 1966 side 113 ff.

3. Gyldendals Danmarkshistorie bd. 1, Aksel E. Christensen side 136 ff.

4. Halfdan Barfod: Vor flåde i fortid og nutid, bd. 1 side 16.

*Brudstykker fra Absalons ligsten
samt rester af tøj, Absalons ring og
kalk fundet i hans grav. (Fra Dan-
marks Kirker, Sorø amt)*



dingsflåden efterhånden blev ret uensartede. De skibe, der til daglig anvendtes som handelsskibe og som blot i krigstid stilledes til rådighed for kongen, ændredes derfor ganske naturligt efterhånden som behovene ændredes, og eftersom man ønskede det muligt at medbringe flere varer, blev også skibstyperne ændret.

Enhver ordning vil enten forfalde eller forældes, og således gik det også med den danske ledingsordning. Både de politiske og de militære forhold ændredes i de følgende århundreder, men det var dog hovedsagelig udrustningen og våbnene til lands, der ændredes og dermed også kampformen til lands, medens kampene til søs stadig i store træk foregik som i vikingetiden ved at man søgte nærkampen. Sandsynligvis er der indledningsvis sket det, at man på afstand har anvendt bue og pil, hvorefter man, når parterne kom tilstrækkeligt nær hinanden, har søgt enten at vædre eller at komme på siden af hinanden for at entre og fortsætte kampen mand mod mand på skibsdækket. Det var således kampen til lands, der var overført til skibsdækket.

Til lands ændredes kampen derimod afgørende, idet rytteriet blev et stadig stærkere element i hærene og desuden begyndte der også at

optræde lejede hærstyrker. En tilsvarende revolutionerende udvikling var endnu ikke sket til søs.

De urolige politiske forhold i Danmark gjorde, at ledingsvæsenet sygnede hen, og omkring 1300 har det i praksis været ude af funktion. Da kong Erik Menved, der iøvrigt mest var optaget af krige til lands, i 1304 søgte at skabe en helt ny flådeordning, stod han midt i en overgangsperiode også i den politiske udvikling. Han anvendte derfor ikke mere den gamle inddeling i skipæn, og da den ændrede samfundsstruktur gjorde en ny ordning nødvendig, lod han nogle kommissioner vurdere bøndernes bruttoindtægter og fastslog derefter, at bønder der tilsammen havde en bruttoindtægt på 10.000 mark skulle udruste en kogge på 50 læster og stille den med mandskab og proviant til alle for 16 uger, når kongen ønskede det.

Hvorvidt det nye system fik nogen betydning er det vanskeligt at sige, for med landets pantsættelser og den kongeløse tid 1332 – 1340 forsvandt ledingssystemet endeligt. Valdemar Atterdag måtte dog også bygge på de nye politiske og militære forhold, da han i 1350-erne skulle genskabe en flåde til værn for Danmark og til brug ved samlingen af landet. Derfor blev det nu købstæderne og lensmændene, der skulle stille med skibe, når kongen havde brug for dem. Hvorvidt han også selv anskaffede sig nogle skibe ved vi desværre ikke.

Kong Valdemar brugte flåden i 1361 til erobringen af Gotland, og i 1362 hører vi atter om den, da den svenske konge søgte hjælp hos hanseaterne mod Valdemar. I begyndelsen af juni 1362 blev der således sendt en stor lybsk flåde mod Danmark og målet var i første omgang erobringen af Helsingborg slot. Den lybske flåde bestod af 27 kogger og 25 mindre skibe med ialt 2730 væbnede mænd foruden skibenes besætninger. De gik i land ved Helsingborg medbringende nogle »drivende værker«, »16 maskiner, der kastede mod slottet og ikke holdt inde hverken dag eller nat«. Til trods herfor holdt slottet imidlertid stand, og den 8. juli kom kong Valdemar til og angreb overraskende med sin flåde den svagt bemandede lybske flåde, og inden de lybske krigere kunne komme effektivt til hjælp var det gået hårdt ud over deres flåde, idet kong Valdemar havde erobret 12 store kogger »fulde af mad og våben og mange slags tøj, der hører til krig.« Under kampen blev Valdemars søn, Christoffer, såret af en stenkugle. Alligevel deltog han i forhandlingerne med svenskerne den 21. de-

Slægtstavlen viser, hvorledes familieskabet er mellem dronning Margrethe, kong Erik og kong Kristoffer. Desuden ses slægtsforbindelserne til den engelske konge og til Brandenburg. Sådanne slægtsforbindelser spillede i datiden en forholdsvis stor rolle.



cember samme år, men angives ifølge Roskildekroniken at være død af sygdom den 18. juni 1363, og det er vel da diskutabelt, om det kan være såret fra året før, der var dødsårsagen, som det har været hævdet. Når denne kamp bemærkes, er det først og fremmest fordi, det er første gang, at vi her i Norden hører om noget, der kan have været kanoner, nemlig de »16 drivende værker,« idet det hermed var en ny epoke i krigsførelsen, der indvarsledes. Det må dog tilføjes, at nyere teorier går ud på, at de drivende værker var store kastemaskiner, og at der derfor slet ikke har været anvendt krudt her.⁵

Som bekendt var kongens opgave at få samlet og at få indløst det pantsatte land stykke for stykke, og udover det netop omtalte hører vi kun meget lidt til flådens virke i den forbindelse. En fredeliggørelse af havene havde han tilsyneladende i stor udstrækning overladt til de hanseater, der jo også som købmænd benyttede det mest, men alligevel kom han, som ovenfor omtalt, i konflikt med dem, og da han i 1370 endelig fik sluttet en fred med dem måtte han overlade hanseaterne Skåneområdet i 15 år.

Første gang vi atter hører om skibe til krigsbrug er i 1384, da dronning Margrethe lovede at hjælpe hanseaterne i kampen mod de hærgende sørøvere. Hun ville stille 9 skibe med ialt 100 krigere, eller som det altid omtales: væbnede mænd, til rådighed, men af disse skibe var det blot de 2 skibe hun selv ville udruste. Drost Henning Podebusk skulle udruste 2 andre skibe og Kort Moltke skulle udruste 3 skibe, mens to andre adelsmænd, »den unge hr. Henning Podebusk og

5. Aksel E. Christensen: Kongemagt og Aristokrati side 190 og Hanserecesse I, 1 side 196-200 og side 327, Fritze og Krause side 88-89 og 121-122 angiver, at »de drivende værker« er overdimensionerede armbrøster, der skød med store jernbeslåede pile samt, at der ved belejringen af Helsingborg desuden anvendtes svære kastemaskiner, der kastede med sten. Ingen af maskinerne brugte krudt, Erik Arup: Danmarkshistorie I si. 146-147.



Markvard Vesteni« hver skulle udruste et skib, og i hvert skib skulle der være 10-12 »bevæbnede mænd«. Det var således dronningens undersåtter, der stillede de fleste skibe og mænd. Desværre får vi ikke noget nærmere at vide om disse »fredsskibe«, som de kaldtes, og vi ved heller ikke, om dronningen havde flere skibe end de 2 nævnte, der tilmed kan være udskrevne skibe.⁶

Hanseaterne mente iøvrigt – og sikkert med god ret – at dronningen måske slet ikke satte noget virksomt ind mod sørøverne, fordi deres tilstedeværelse var i hendes interesse. Tilsyneladende brugte Margrethe nemlig sørøverne til at gøre hanseaterne godt kede af deres placering i Skåne og deres dermed følgende ansvar. Desuden var det jo også en ganske god indtægt for de adelige, der bekostede sørøvere udsendt, og måske var der alligevel en direkte forbindelse mellem dem og dronningen. I hvert tilfælde er der eksempler på, at

Afbildning af dronning Margrethe på hendes sarkofag i Roskilde domkirke. (Nationalmuseet)

det erobrede gods blev delt således at også dronningen fik sin part af det.⁷

Om samarbejdet med sørøverne har haft nogen betydning eller ej, er det vanskeligt at sige, men som bekendt tilbageleverede hanseaterne både Skånemarkedet og de skånske slotte til tiden i 1385. Samme år udsendte kong Olaf, der havde efterfulgt Valdemar, en flåde, som fik splittet sørøverne, og bemærkelsesværdigt er det vel også, at der det næste år afsluttedes et forlig mellem kongen, sørøverne og hansestæderne, hvorefter man i nogle år fik fred i de danske farvande. Nye problemer opstod dog efter kong Olafs død i 1387, da Albrecht af Mecklenburg og dronning Margrethe sloges om den svenske krone.

Nogle vendiske byer støttede Albrecht og oprettede i 1390 en organisation, der skulle sikre forsyninger, fetalje, til det belejrede Stockholm. Organisationen kaldtes vitaljebrødrene, og vi finder dem ofte siden på færde, når et svensk oprør satte sig op mod den nordiske union. Vitaljebrødrenes første mål var naturligvis de danske skibe, men da de siden også vendte sig imod hanseatiske skibe måtte både Lübeck og Stralsund i 1394 udruste fredsskibe til bekæmpelse af disse nye sørøvere.⁸

I denne situation viser mangelen på en dansk flåde sig. Dronning Margrethe har tilsyneladende ingen. I 1396 udstedte hun en almindelig forordning, der fastsatte, at kgl. embedsmænd og købstadmænd skulle udrede skibe til kongens og rigets værn samt at de skulle forsyne skibene med proviant og mandskab samt udrustning, når det er nødvendigt. Det må dog synes bemærkelsesværdigt, at disse skibe tilsyneladende aldrig er samlet til kamp mod sørøverne. Det er ikke Absalons aktive angrebsstrategi, der lægges frem, men måske må man se i øjnene, at mulighederne slet ikke var så gode på denne tid, som de havde været i 1100-tallet, og i 1390-erne ville der sandsynligvis ikke findes mange skibe, som direkte egnede sig til krigsbrug.⁹

I 1398, da hun er herskerinde i hele Norden, indgår hun en aftale med hanseaterne om en fælles bekæmpelse af vitaljebrødrene, og vi får nu et lidt bedre indtryk af styrken end i 1394. Til havets fredeliggørelse lovede Margrethe at stille med 3 store skibe »med bøsser« og med 200 væbnede mænd ombord. Lübeck skulle stille med en stor kogge med 50 mand, Hamburg et lille skib med 15 mand, andre han-

6. Hanserecesse I,2 nr. 276 stk. 4 og I,4 nr. 154 stk. 4 samt 185 stk. 8.

7. Hanserecesse I,2 nr. 230-231 samt 240 stk. 2-3.

8. Hanserecesse I,3 nr. 411 og I,4 nr. 192.

9. Årsberetn. fra Det kgl. Geh. archiv bd. V side 56.

Kort over bælterne og den tyske kyst
med Hansestæderne.



sestæder et stort skib med 70 mand, Preussen et stort skib med 75 mand og Livland et lille skib med 35 mand.¹⁰

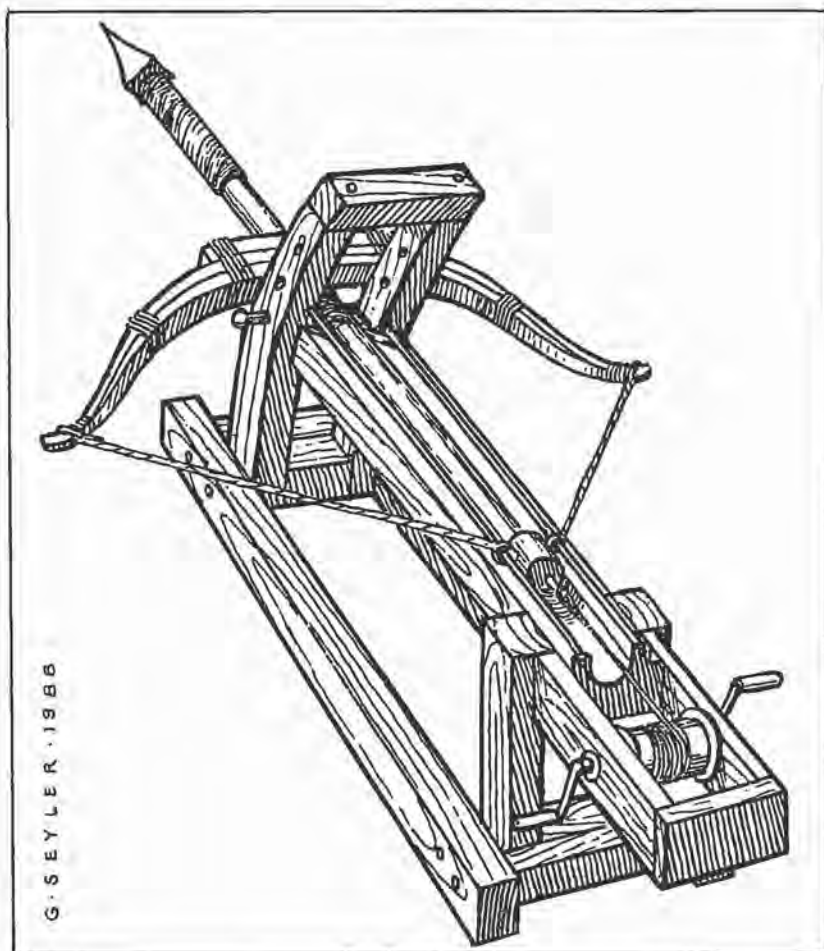
Med disse oplysninger møder vi for første gang danske skibe med bøsser omtalt. Desværre får vi ikke at vide, hvor mange kanoner, der er tale om på hvert skib eller hvor store disse kanoner er. Desuden siger benævnelsen »store skibe« jo ikke så forfærdeligt meget. Den eneste specielle skibstype, der nævnes, er koggen, som Lübeck skal stille med, men ellers er hele styrken på ialt 1 kogge, 5 store skibe og 2 små skibe, der ialt får 445 væbnede mænd ombord, og det er sikkert denne styrke af mænd, som i virkeligheden er det mest afgørende ved dette magtopbud.

Det ser således ikke ud til, at dronning Margrethe har haft nogen større flåde af orlogsskibe. Når hun skal bruge krigsskibe lejer hun dem iøvrigt fra England eller fra hanseaterne, således som hun f.eks. gjorde i 1412. Hvor mange skibe hun selv har ejet fremgår ikke af kilderne, men da hun dør på et skib i Flensborg fjord kan det jo muligvis have været på et af hendes egne skibe.¹¹

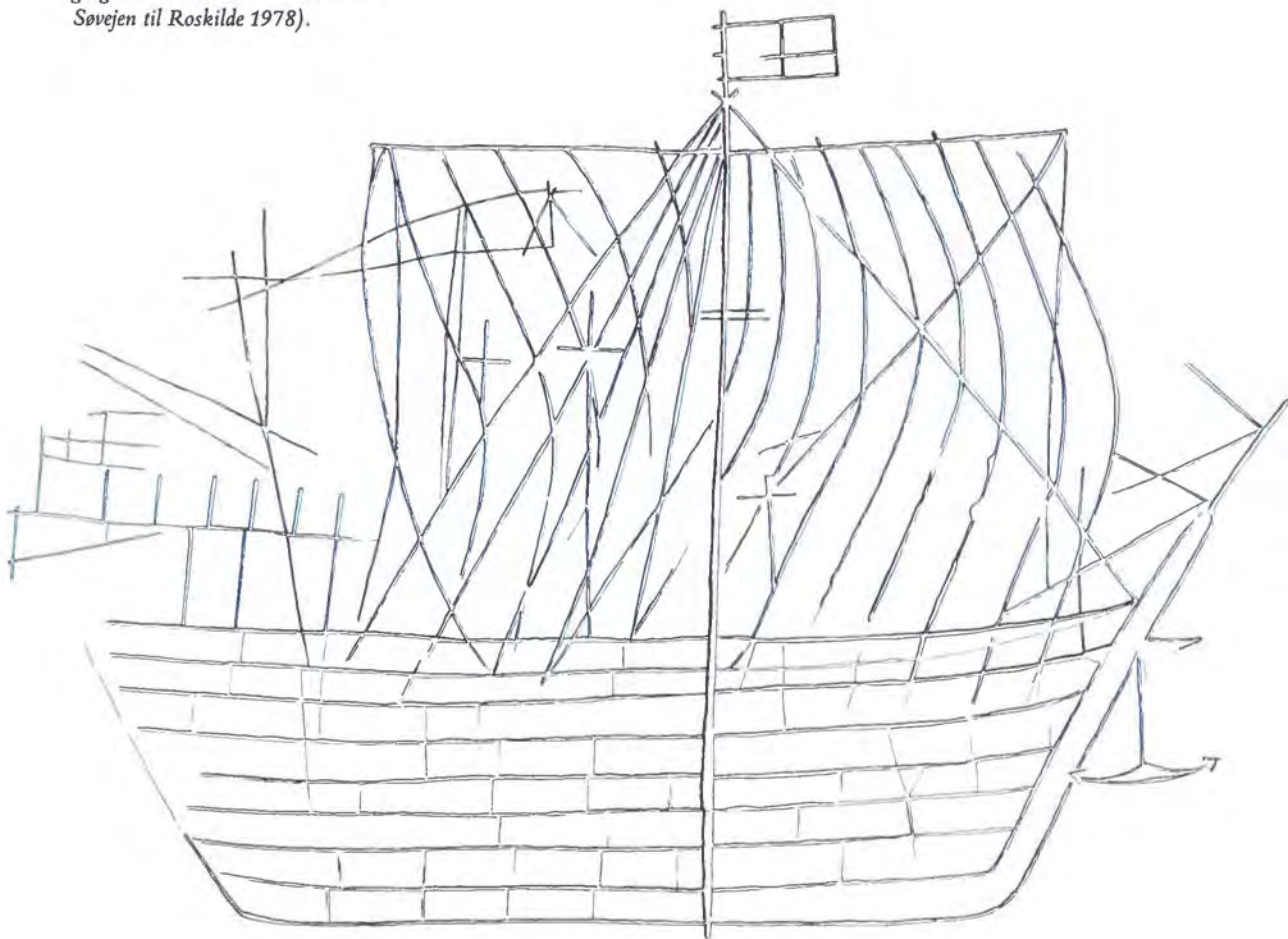
10. Hanserecesse I,4 nr. 482
stk.10 og 11 samt nr. 497.

11. Hanseatische Urkundenbuch
V nr. 1055 og Repertorium III
nr. 5228 og 5229.

»Drivende værkt« rekonstrueret i
Konrad Fritze og Günter Krause,
1989.



En kogge indridset i norddørens østre
vange i St. Jørgensbjerg kirke, Roskil-
de. Bemærk korsflaget på masten.
(aftegnet af Elna Møller 1943 og
gengivet i Ole Crumlin-Pedersen:
Søvejen til Roskilde 1978).



Kapitel II · Erik af Pommern

Erik af Pommern, der længe havde båret kongenavn blev nu enekonge i Norden. Det synes sandsynligt, at han i hvert tilfælde har overtaget nogle få skibe fra dronning Margrethe, for allerede den 29. juli 1414 ser vi, at han udfærdiger et brev på sit skib *DEN STORE ARK*. Desuden ser vi blot 2 år senere i juli 1416, at nogle hanseatiske sendebud opsøger kongen, der er ombord på sin flåde. I en beretning fra en af de lybske rådsherrer hører vi, at de først har fået at vide, at kongen med hofmester Andreas Jepsen lørdag den 11. juli med 60 sejl var afsejlet til Slien, og de søger at følge ham, men når ham først den 17. juli, hvor kongen ligger med sin flåde ved Langeland. Vi får videre at vide, at kongen den følgende dag sejler med sin flåde til Elbogen på Lolland, og hanseaterne følger efter. Inden de har nået ham, rider kongen imidlertid til Vordingborg, men hans følge lover hanseaterne, at kongen snart vil komme tilbage.¹

Den 23. juli kommer kong Erik tilbage til Elbogen, hvor han forhandler med sendebudene, og den følgende dag, fortæller brevskriveren, var de om aftenen på besøg hos kongen i »hans holk«. Også den næste dag bød kongen dem som sine gæster i »sin holk«, hvor de spiste med hans Nåde og var i råd med ham om eftermiddagen. Det gjorde utvivlsomt et stærkt indtryk på sendebudene at få lov til at besøge kongen på hans eget orlogsskib. Gentagne gange bliver det understreget, og vi får da også at vide, at de også om søndagen den 26. juli var ombord på kongens holk. Der kan næppe være tvivl om, at dette skib må være kongens eget, og vi kan så gætte på, at det muligvis har været *DEN STORE ARK*, der omtales i 1414.

Sørøveruvæsenet florerede stadig, og da kong Erik var stærkt interesseret i at ophjælpe en dansk handelsstand kunne kongen og hanseaterne finde sammen i en sag om bekæmpelsen af dette uvæsen. Både i 1416 og 1417 støttede de hinanden med udrustning af fredsskibe. I

1. Hanserecesse 1,6 nr. 287 og Repertorium d. 29/7 1414.

forbindelse hermed kan det have en vis interesse at se hvilke skibe, der stilledes med, men desværre kender vi dem kun fra hanseaternes oplysninger. Lübeck lovede således i 1416 at stille med 200 bevæbnede mænd og 1 holk, 1 balling og 3 snicker, mens en række andre byer tilsammen skulle stille med det samme antal mænd og de samme 5 skibe, og Wismar skulle stille med 120 mand samt 2 krejterter og 2 snicker. Vi møder således her ikke færre end 4 forskellige skibstyper, men hvad der ligger bag disse betegnelser på skibene skal vi siden vende tilbage til.²

Årsagen til at sørøverne kunne finde et godt tilholdssted i nærheden af de danske farvande og stræder, var kongens strid med hertugen af Holsten om ejendomsretten til Slesvig. Det passede hertugen særdeles godt, at give vitaljebrødrene husly, så de kunne genere den danske skibsfart og i det hele taget kongens operationer imod Holsten. Da kong Erik i den forbindelse i 1417 var i Slesvig kom det imidlertid til at gå ud over ærkebispens af Lund, der ville holde julemesse i Slesvig by, hvor han opholdt sig sammen med kongen. Han havde derfor sendt bud efter sin »biskoppelige hue, messehagel, stav og andet sølv«, men uheldet ville, at skibet med alle kostbarhederne blev opsnappet af nogle sørøvere og ført til Kiel.³

Det er ikke hensigten her at behandle kong Eriks politik nærmere end der er behov for til at kunne fastslå en kongelig flådes eksistens. Det må dog ikke glemmes, at det var en stærk og velordnet kongemagt, som han havde overtaget i 1412, og det er vel derfor også sandsynligt, at der har været en spire til en flåde. Rigtigt hører vi imidlertid først om en kongelig flåde, da kontroverserne med hanseaterne begynder, men forholdet til disse afhang især af kongens handelspolitik. Både i kong Valdemar Atterdags og i dronning Margrethes tid var der blevet givet forskellige privilegier til de danske købstæder og man var begyndt at interessere sig for at indbyde englændere og hollændere til at sejle ind i Østersøen, hvorved kampen mod hanseaternes dominerende stilling var begyndt. I kong Eriks tid ser vi denne politik fortsat målbevidst bl. a. med en styrkelse af kongens stilling omkring Øresund. Han begyndte med opførelsen af Malmøhus og i 1413 grundlagde han byen Landskrone, hvorefter han opførte en anseelig borg ved Ørekrog for endelig at afslutte sin politik med udstedelsen af den danske købstadsforordning i 1422. Kong Erik viste i

2. Hanserecesse I, 6 nr. 316 d. 22/11 1416 og nr. 319 d. 25/11 – 11/12 1416 samt nr. 337 d. 20/1 1417.

3. Gyldendals Danmarkshistorie bd. 2, Kai Hørby side 157 f.

4. Arild Huitfeldt side 669 og 677.

5. Huitfeldt side 697-671. 726 og 727 samt Lübeck VI nr. 777.

6. Susan Rose: The Navy of the Lancastrian Kings, 1982 og Oppenheim: Naval accounts and Inventories, Naval Records Society, 1896.

hele sin regeringstid stor interesse for flåden og vi finder ham meget ofte ombord på et skib.⁴

Forholdene i Danmark svarede iøvrigt meget til forholdene i England. Også her fandtes i det 14. årh. blot en håndfuld kongelige skibe, mens hovedbyrden i forsvaret lå på de engelske handelskibe. Det kan her nævnes, at også de kongelige skibe i England anvendtes til varetransporter, når de ikke behøvedes til andet. I 1408 havde den engelske konge blot et enkelt skib, TRINITY, der var på 300 tons. Henry V, der kom på tronen i 1413 gjorde sig imidlertid ihærdige anstrengelser for at skabe sig en flåde. Han fik både bygget skibe og han købte skibe ligesom han forøgede flåden ved erobringer. I alt fik han i sin regeringstid rådighed over 36 skibe, hvoraf de 13 var priser hentet i den engelske kanal. Henry V's flåde var både i virksomhed mod sørøvere og den optrådte i forbindelse med kampene mod Frankrig. Efter hans død i 1422 blev alle skibene omgående solgt for at dække den store gæld, han efterlod sig. I en tid, hvor riddere og bueskytter endnu blev betragtet som en altafgørende faktor var man kun interesseret i at komme af med flåden. I 1430 havde man således blot 2 aftaklede holke tilbage. Henry V's store flåde var praktisk talt væk.⁵

Det synes sandsynligt, at kong Erik også anskaffede sig nogle skibe, som han bl. a. kunne anvende i bekæmpelsen af sørøvere sammen med hanseaterne. Hanseaterne var imidlertid for så vidt i et dilemma, idet de dels ønskede et samarbejde med kongen mod sørøverne, men samtidig var de utilfredse med hans handelspolitik, der jo var rettet imod dem. I 1420 sendte kongen igen en flåde mod Femern og den holstenske kyst, hvor man røvede og plyndrede, og endnu i 1422 hjalp Lübeck kongen ved at fortælle, at der lå nogle sørøvere i Kiel med 16-18 snicker og en krejer på 70 læster, og de var yderligere ved at få færdigbygget 2 store skibe i Holsten.⁶

Samtidig med publiceringen af købstadforordningen i 1422 blev tonen mod hanseaterne skarpere. I 1423 under et møde med dem i København fik de endog klar besked af kongen. Han fastslog, at deres hidtidige rettigheder var uhørte og urimelige og at de måtte ændres, men foreløbig kunne hanseaterne dog få lov til at vælge mellem højere afgifter i Skåne eller en told for at passere Øresund. Det afgørende i en sådan skarp tale må vel være, at kongen utvivlsomt må have kunnet forudse, at det kunne resultere i krig med hansestæderne, og at

han åbenbart har anset sig selv for tilstrækkelig stærk til at kunne dyste med dem på havet. Enten har han således allerede haft en del skibe, altså en flåde, eller også har han regnet med at kunnet skaffe sig de fornødne skibe ved udskrivning fra sine riger.⁷

Foreløbig søgte kong Erik at få striden med hertugen i Holsten bilagt ved at henholde sig til kejseren, der jo var hertugens herre, og han drog derfor i 1424 til Ungarn »40 heste stærk«, som Arild Huitfeldt fortæller, for at opsøge kejser Sigismund og formå ham til at afsige en dom i striden. Den 28. juni faldt dommen, der tilkendte kong Erik Slesvig fuldt og helt, og kongen drog derfra videre til Jerusalem før han vendte næsen hjemefter. Hertugen ville dog ikke rette sig efter dommen, og vitaljebrødrene havde fortsat et fristed i Holsten. Dette gik naturligvis ud over købmændene og ramte altså også hanseaterne. Til trods herfor tog de på grund af kongens hårdere kurs alligevel parti med kongens fjender mod kong Erik. I 1426 kom krigserklæringen fra hansestæderne eller mere nøjagtigt fra Lübeck, Hamburg, Rostock, Stralsund, Wismar og Lüneburg, men helt uventet var denne udvikling næppe, da kongen allerede den følgende sommer kunne stille med en stor flådestyrke.⁸

I sommeren 1427 sendte Lübeck en stor flåde til Sundet under ledelse af Tidemann Steen. Hans opgave var dels at indespærre den danske flåde i København og dels at modtage en handelsflåde fra Vesteuropa og sikre dens sejlads gennem Sundet. Det var den såkaldte Bayflåde, der kaldtes sådan efter en havneby i Loireflodens munding, hvor man bl. a. hentede salt, og de mange hanseatiske skibe skulle gerne sikkert ind i Østersøen.

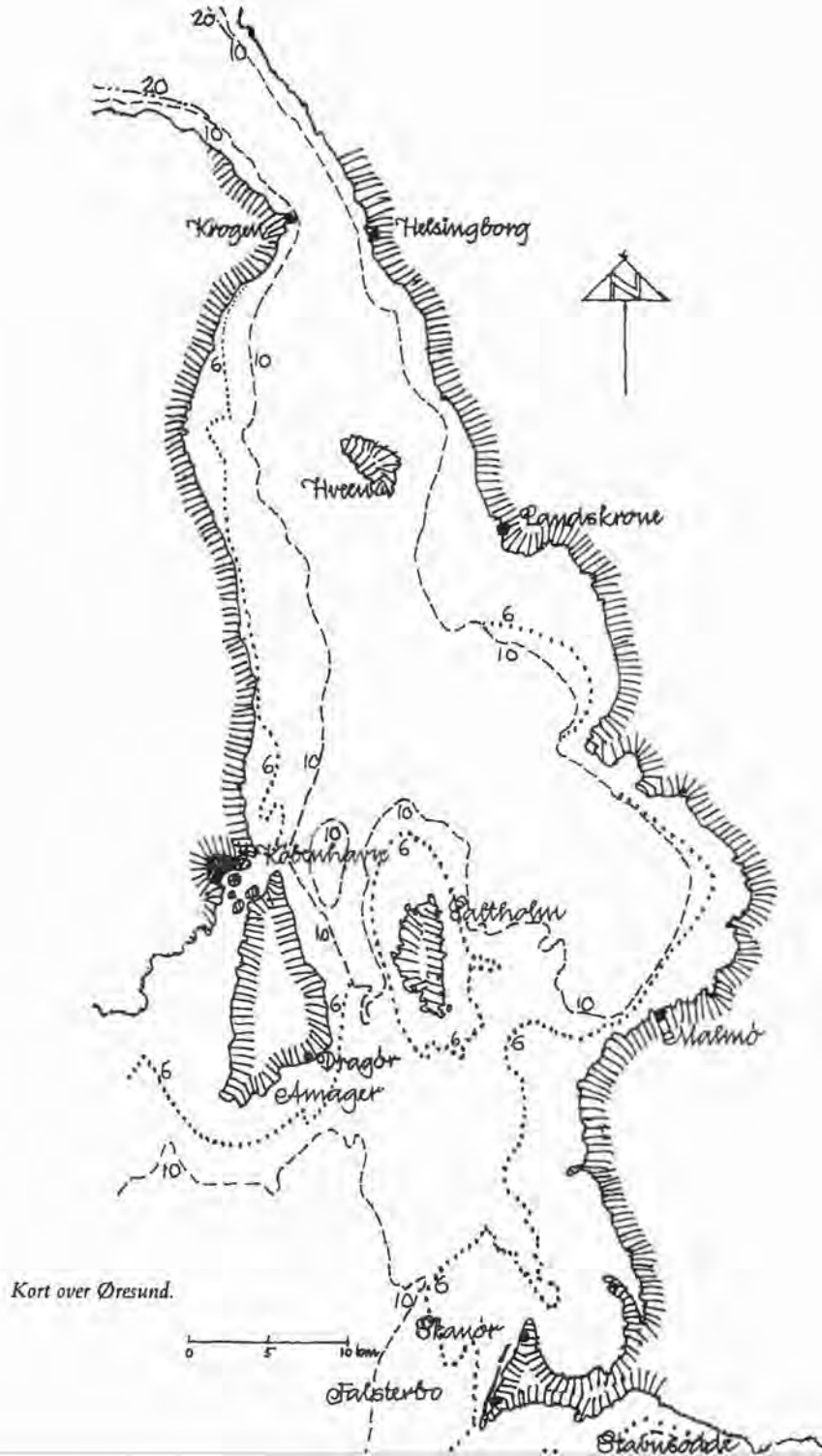
Da den hanseatiske flåde kom til Sundet den 25. juli så den kong Eriks flåde ligge for anker ved København. Danskerne lettede imidlertid omgående og gik under sejl, da fjenden viste sig. Arild Huitfeldt skriver i sin Danmarks Krønike om starten af kampen: »Da stædernes høvedsmænd nu ser kongens flåde ankomme siger den Hamburger admiral, Henrich Høyer og Hans Foss, til den lybske øverste: »Hvad ville vi gøre?« Han svarede: »Vi er vel berustet, vi vil holde en puf med dem«. Den anden siger: »Du siger ret, det må ske.« Og derefter begyndte striden.⁹

Nogen nærmere beskrivelse af slaget er det vanskeligt at give på det forhåndenværende kildegrundlag, men tilsyneladende har ham-

7. Lübeck VI nr. 237 og 238 samt 366, og Hanserecesse I, 7 nr. 454.

8. Hansestæderne og Norden, 1957, Aksel E. Christensen: Danmark side 92 ff., Kai Hørby: Øresundtolden og den skånske skibstold, side 245 i »Middelalderstudier tilegnede Aksel E. Christensen«, 1966.

9. Lübeck VI nr. 777 d. 19/11 1426 og Huitfeldt side 734.

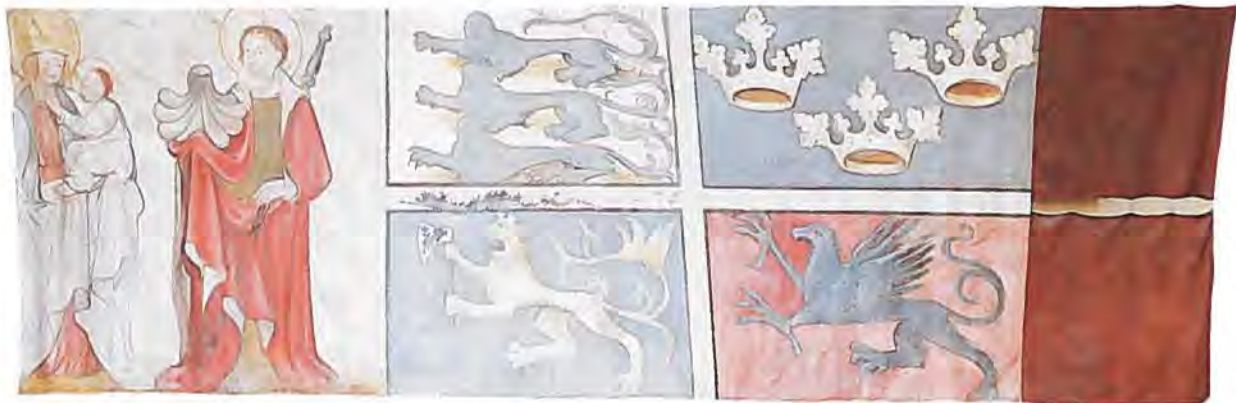


burgerne ført an i angrebet, og nogle af deres skibe er gået på grund syd for Amager. Hamburgs eskadre er derefter blevet helt nedkæmpet og borgmester Henrich Høyer blev endog taget til fange af danskerne. Det ser ud til, at Tidemann Steen fra Lübeck herefter åbenbart på et ret tidligt tidspunkt har trukket resten af flåden tilbage, da han så hvorledes det gik for hamburgererne. Hanseaterne skal ialt have mistet 36 skibe, hvoraf de 15 var fra Danzig, de 12 fra Wismar og 9 fra Lübeck. Herudover kommer så et ukendt antal fra Hamburg. Striden har givetvis været hård, idet Huitfeldt beretter, at mere end 1000 mand af de danske »blev slagen«, og at 2 af kongens skibe blev erobret.

Kun omkring 3 timer efter at den hanseatiske flåde var væk viste Bayflåden sig i Sundet i sikker forventning om at finde sine beskyttere. Derfor fik kong Eriks flåde kun en kort hvile før den atter måtte i aktion, og da Bayflåden i første omgang troede at de mange skibe var hanseatiske fik danskerne en nem fangst og det lykkedes dem derfor at få erobret 30 store skibe med rige ladninger. Følgerne for Lybecks fører, Tidemann Steen, blev nok så alvorlige, idet han efter hjemkomsten blev stillet for retten og fik en hård fængselsdom, mens hamburgeren Henrich Høyer, der var blevet fange i Danmark sad her i 5 år indtil han måtte betale 10.000 mark for sin frigivelse.¹⁰

Det mest interessante må imidlertid være, om vi ud fra begivenhederne kan sige noget om kongens flåde. Den lybske krønike skriver, at stædernes skibe var med høje borde og nogle så ud i sammenligning med de danske skibe som kirker til små kapeller. D.v.s. at den hanseatiske flåde har bestået af både nogle meget store skibe og små skibe, og at de danske nærmest har svaret til de små i størrelse. Det må dog bemærkes, at denne karakteristik er givet for at berømme nogle lybske mænds mænds indsats på bekostning af den uheldige Tidemann Steen. Det skulle jo gerne se ud som Tidemann Steen var stukket af trods sin egen overmagt. Antallet af skibe på begge sider får vi dog et mere præcist kendskab til fra retssagen mod Tidemann Steen, hvor det siges, at kong Erik havde 33 store mersskibe og stæderne 36 skibe med mers, små og store. Tallene kan vel godt være korrekte, men det kan bemærkes, at mens hanseaternes skibe, der før blev angivet som både store og små, så er det nu kong Eriks skibe, der alle er store mersskibe. Nu skal flådeføreren da også give en gyldig grund til

10. Deecke: Lübsche Geschichte und Sagen, 1852 side 200, Petri Olai Annales i Script. Rer.Dan.. I, 194, Hansische Geschichtsblätter I, 142. Desuden omtales i Lübeck VII nr. 318 d. 29/4 1429 en skipper, der har modtaget 200 mark for hans holk, der blev sænket ved Refshalen, samt Fritze og Krause side 141-142.
11. Deecke: Lübsche Geschichte und Sagen, side 200, Svenska Medeltidens Rim-Krönikan, udg. af G.E. Klemming II side 13-14, Lübeck VII nr. 105 d. 13/2 1428.
12. Hanserecesse I, 8 nr. 414 og Lübeck VII nr. 143.



Flaget på det af lübeckerne erobrede danske skib i 1428. Flaget har i de fire felter Danmarks, Sveriges og Norges våben samt i det fjerde felt den pommerske grif. Ved siden af jomfru Maria med barnet står St. Ib eller Jacob med sit kendetegn ibisskalen. Dette kan muligvis hentyde til skibets navn. (Kopi på Frederiksborg Museum).

at han så hurtigt stak af, og så er sammenligningen mellem kirker og kapeller borte. Imidlertid får vi fra den svenske rimkrønike, Karlskrøniken, at vide, at der også deltog svenske skibe, og at netop et af disse blev erobret, hvorved vi får at vide, at kongen åbenbart har udskrevet skibe til flåden fra begge riger. Huitfeldt fortæller derimod blot, at kong Erik udrustede en flåde. En sådan udtalelse kan selvfølgelig også betyde en udskrivning i det hele taget fra rigerne.¹¹

Det er derfor vanskeligt at sige ret meget præcist om den kongelige flåde, men i alle tilfælde kom slaget til at blive et vendepunkt i kampen mod hanseaterne. Ganske vist erobrede de et svensk og et dansk skib, og trofæet, Dannebrog, fra det danske skib blev hængt op i Lübecks Mariakirke, hvor det hang indtil det gik til grunde under bombardementet af Lübeck under 2. verdenskrig. De følgende år viser imidlertid, at danskerne nu har overmagten til søs, og kong Erik har øjensynlig nu en flåde, der kan sætte sig i respekt hos hanseaterne.

I 1428 lød der således et nødråb fra Hamburg til Lübeck. Man havde erfaret, at 2 store skibe af kong Eriks flåde bemandede med »wehrhafte« folk i harnisk den 25. marts var afsejlet fra Helsingborg mod Elben, og »vi må erkende, at vi ikke er i stand til at modstå dem alene.« Desuden var der fra de tyske købmænd i Hamburg kommet underretning om, at englænderne havde udrustet 14 store skibe, som man frygtede skulle mødes med kong Eriks skibe.¹²

I de hanseatiske østersøbyer var man bedre stillet. Her udrustede hanseaterne i 1428 en flåde på 240 skibe, der sammen med de af Hol-

sten støttede vitaljebrødre skulle til København for at ødelægge den danske flåde. Herman Westphal var admiral for den lybske flåde, som kom til København midt i april. Han fortæller hjem, at han den 25. april lod sænke 10 skibe ved Refshalen for at indespærre de danske skibe. Om natten førte danskerne imidlertid 16 skibe ud til vrage, »men vi skød på skibene og vi skød en mast væk fra en dansk holk«. Dog kunne admiralen ikke, med de skibe han havde, lukke sejlrenden, så Herman Westphal bad derfor om, at få sendt yderligere 23 gamle skibe til at sænke.¹³

Den 8. juni kom flåden fra Stralsund til København, og efter en fire dages storm, hvor de ikke kunne udføre noget lavede de ligesom Lybeckerne »et bolværk«. Stralsunds admiral fortæller herom i sit brev hjem: »Og på vores værk havde vi vor store bøsse og Rostockerne en bøsse og de wismarske en. Der blev skudt meget.« Arild Huitfeldt fortæller også i sin Danmarkskrønike herom, og han fortæller desuden, at »de danske lod gøre en flåde af tømmer og derpå førte de deres skyts og skød mod de andre.« Det kan bemærkes, at begge parter skulle lave »bolværk« eller tømmerflåder for at få anbragt deres kanoner, men grunden må vel have været, at de ikke turde føre skibene så langt frem at kanonerne kunne række til fjenden, og det har muligvis været motivet hertil for begge parter. Endelig den 15. juni fik hanseaterne lejlighed til at forsænke dybet. Stralsunds admiral skriver: »Der er sænket 38 store skibe og små og vi måtte dertil bruge vor store snicke og endnu et skib«, mens den lybske admiral skriver: »der er sænket 24 skibe« og han håber, at modstanderen ikke kan komme ud med de store skibe, der stikker over 4 alen. Om det er 24 eller 38 skibe, der er sænket, er vel ret underordnet, men i begge tilfælde må det betegnes som et overordentlig stort tal for at få fyldt en sejlrende. Det må vel dog hænge sammen med, at de sænkede skibe ikke har været så store. Efter veludført arbejde afsejlede flåden i juli.¹⁴

Det må derfor være bittert for hanseaterne den 2. august at måtte erkende, at alle deres anstrengelser havde været forgæves. Den 28. juli havde kongen bragt 7 store skibe bemanded med 700-900 mand i fuldt harnisk over forsænkningen. Der har været 12-1400 mand ombord på skibene ialt, og hanseaterne anfører i deres brev hjem, at »hovedsmændene er Danmarks kækkeste.« Det er blot trist, at vi ikke kender navnet på en eneste af dem. I brevet får vi desuden at vide, at

kongen er sejlet ud af Sundet og på grund af modvind ligger ved Kullen. Desuden er det også værd at bemærke, at det var »7 store danske skibe«, som omtales. Mens denne eskadre iøvrigt lå ved Kullen varede det ikke længe før danskerne fik en god fangst. 7 skibe og 23 snicker tilhørende vitaljebrødrene var netop på vej gennem Sundet til Norge, og da danskerne så dem, optog de straks forfølgelsen. Resultatet blev erobringen af de 7 skibe med mers og 3 snicker samt desuden 500 mand som fanger. Man må vel da forestille sig, at i hvert tilfælde nogle af de 7 skibe med mers er blevet indlemmet i kong Eriks orlogsfåde.¹⁵

I efteråret 1428 kom der også en flådestyrke fra Sverige under kommando af Axel Pedersson. Den var på 80 skibe og havde naturligvis til opgave at opsnappe hanseatiske handelsskibe. Det siges om styrken, at der blot var 400 fuldt rustede mand ombord og at skibene iøvrigt var små og uden øvet mandskab. Bortset fra denne styrkes tilstedeværelse i Sundet og ved Gedser eller Grønsund hører vi ikke nærmere til den. Det er derimod værd at bemærke afslutningsvis for dette år, at Wismar til den preussiske højmaster skriver: »Kongen af Danmark har overmåde store skibe, vel bemandede og mange mindre skibe i søen med stor magt både i Sundet og udenfor.« Mon vi ikke kan opfatte det sådan, at det var kongens egne store skibe.¹⁶

I 1429 var der mindre aktivitet til søs. I marts fortælles det i Lybeck, at Peder Oxe har samlet en flåde på 100 snicker og robåde i Grønsund med henblik på et angreb på de tyske byer. Arild Huitfeldt beretter herom, at under kong Eriks fravær i Sverige havde dronning Philipa ladet udruste 75 små skibe og skuder besat med 1400 mand, som hun sendte til Stralsund for at ødelægge byen. Den 5. maj ved midnatstid overraskede flåden fuldstændig skibene i havnen. En del blev stukket i brand og andre tog flåden med sig, da man fortsatte mod Greifswald. Den danske flåde brandskattede langs kysterne, og den 9. maj vendte man tilbage for at foretage et angreb på selve byen Stralsund. Her var der i mellemtiden kommet 6 store velbevæbnede skibe fra Lübeck og Wismar, og denne gang var det danskerne, der blev overraskede. Det blev til et nederlag for de danske og 300 af dem blev fanget og mange skibe gik tabt. Da kong Erik erfarede om det uheldige togt, skal han være blevet stærkt fortørnet på dronningen, der umiddelbart derefter trak sig tilbage til et kloster i Vadstena, hvor hun

13. Styffe LXXXIII og Hanserecesse I, 8 nr. 418 og Lübeck VII nr. 157.

14. Hanserecesse I, 8 nr. 447 og 448, Lübeck VII nr. 175 og 176 samt Huitfeldt side 741.

15. Hanserecesse I, 8 nr. 473 og 324, Lübeck VII nr. 206.

16. Styffe II nr. 93 og 94, Hanserecesse I, 8 nr. 500 og 511, Lübeck VII nr. 214.

døde året efter den 5. januar 1430. Ellers hører vi blot fra dette år om, at den svenske flåde ligesom det foregående år atter var i Sundet, men noget nærmere om dens meriter hører vi heller ikke dette år.¹⁷

I 1430 havde Stralsund og Rostock fået nok af krigen og sluttede fred med kongen, og krigen ebbede nu efterhånden ud, men man havde dog stadig sørøverne at trækkes med. Der er ingen efterretninger om søslag i de følgende år, men vi får da at vide, at kong Erik i juli 1431 lå med sin flåde ved Haderslev. Den bestod da af 18 holke og kogger samt 24 andre mersskibe og »dertil andre skibe, så mange, at de ialt var 300 sejlere.« Den 22. august 1432 afsluttedes med de resterende hansestæder en våbenstilstand, der skulle vare til 1437.¹⁸

I 1434 startede Engelbrecht Engelbrechtson et oprør i Sverige, og det følgende efterår sejlede kongen derfor til Stockholm med sin flåde. Den 15. august 1435 afsejlede han fra København med 62 sejlere, deriblandt »5 skibe med forkastel.« Skibene var ellers ikke særligt store, men de havde ialt ca. 1600 mand ombord. Da flåden kom omkring Falsterbo rev fik man en voldsom vestenstorm. Kongen var i livsfare og flere af skibene forliste, men de fleste nåede dog Kalmar den tredje nat. Den 22. august berettes det, at flåden passerede Gotland med 43 sejl, der dog nu var delt op i to flåder, og med en stærk vind fra Syd nåede man endelig til Stockholm. Det lykkedes kongen at få et forlig med svenskerne og desuden fik han sluttet fred med Holsten og de sidste hansestæder: Lübeck, Hamburg, Lüneburg og Wismar.¹⁹

I Arild Huitfeldts Danmarkskrønike fortælles, at kong Erik i 1436 tog til Pommern, fordi rigsråderne ikke ville tillade ham at udpege hertug Bugislav til sin medkonge, som han selv havde været det hos dronning Margrethe. Man frygtede allerede da, at han ville blive i udlandet, hvorfor nogle rigsråder fulgte efter ham og da også fik ham overtalt til at tage hjem til Danmark igen. På hjemvejen fra Danzig kom man åbenbart ind i et uvejr, idet 12 af hans skibe forliste under Hedensee. Dette kunne tyde på, at kongen havde haft et større antal skibe med sig, og det samme må være tilfældet, da han senere på året atter afsejler, men denne gang til Gotland. Kan det have været hans egne skibe, eller kan han have haft mulighed for også i fredstid at udskrive et større antal skibe?

Arild Huitfeldt skriver, at da kongen i 1436 ville sejle fra Gotland

Erik af Pommeren. Udsnit fra et af de 40 vævede kongetapeter Hans Knieper 1580–85 udført for Frederik II til dansesalen på Kronborg. På de 14 bevarede tapeter er de enkelte kongers bedrifter gengivet i baggrunden og det er næppe tilfældigt at kong Erik blev fremstillet med en del af sin flåde. Skibene er utvivlsomt givet et gammeldags udseende. (Foto: Lennart Larsen, venligst udlånt af Harald Langberg).

17. Lübeck VII nr. 388 d. 6/3 1430, Huitfeldt side 743 og Styffe II side LXXXIV, Fritze og Krause side 143-146.

18. Huitfeldt side 747. Hanseresesse II,1 nr. 56 og 58, Fritze og Krause side 148.

19. Huitfeldt side 778. Hanseresesse II,1 nr. 456.

20. Huitfeldt side 792 og 796.



til Søderköping i Sverige opstod der en stor storm, der splittede flåden og mange skibe forliste. Også det skib, ROSENKRANTZEN, som kongen var på, kom i vanskeligheder og mistede mersæt, og da det var tæt under Karlsø lod kongen sig sætte i land der. Umiddelbart derefter forliste hans skib »med top og tavl», og et andet skib, der fulgte ham og som havde 120 mand ombord led samme skæbne. Kun nogle få »kom i land på »brædderne.«²⁰

I 1439 blev Erik af Pommern afsat af de nordiske rigsråder.

Sammenfattende må vi sige, at under Erik af Pommerns regerings-tid møder vi gentagne gange udrustede flåder. I 1416 var flåden på 60 sejlere og i 1435 var den på 62 sejlere og imellem disse år hører vi ofte

om store samlinger af skibe. De fleste af skibene har vel sandsynligvis været udskrevne skibe, men når vi hører, at stormænd kan stille med et skib eller flere til flåden er det vel ikke usandsynligt, at kongen, der havde så stor interesse i søen, også havde en del skibe, som var hans egne. Vi ved blot ikke hvilke eller hvor mange. Måske har det været skibe som DEN STORE ARK i 1414 eller ROSENKRANTZEN i 1436, der er de eneste skibe, der er angivet med navne. Vi kan endvidere konstatere, at de skibe, der omtales i kongens flåde er holke, kogger og snicker samt desuden andre mersskibe og til sidst nævnes 5 skibe med forkasteller uden at det dog siges hvilke skibstyper, det kan være. I den lybske flåde hører vi desuden om krejterter og ballinger. Endvidere kan vi bemærke, at i hvert tilfælde nogle af skibene har haft kanoner ombord. Kong Erik har således forstået at udruste og at bruge en flåde, så det vil ikke være helt utænkeligt, om han havde ladet bygge eller indkøbe skibe til sig selv til supplement for de udskrevne skibe ligesom hans kollega i England, Henry V.

Kapitel III

Unionskampene og Christian I

I Østersøområdet var der blot 2 væsentlige magtfaktorer, der betød noget, nemlig de hanseatiske byer og den nordiske konge. Hvad Norden angik må man nok sige, at sømagten svækkedes af den gensidige rivalisering mellem Danmark og Sverige, men også hanseaterne havde deres vanskeligheder ind imellem med at få alle byer til at slå følge. Der var på denne tid omkring 1440 næppe andre magter, som interesserede sig for herredømmet i Østersøen.

De eneste magter, som havde kyster ved Østersøen udover de nordiske lande, var Tyskland og Den tyske Orden, der havde strakt sin magt fra Danzigområdet til Estland. Dette land var iøvrigt blevet solgt til dem af Valdemar Atterdag, som skulle skaffe penge til sin kamp for Danmarks generobring. Den tyske Orden var imidlertid mest optaget af sit forhold landmilitært til Litauen, der var i union med Polen, og de preussiske byer var desuden i forvejen knyttet til Hansaen. Hvad Tyskland angår var det på dette tidspunkt et statsforbund og derfor et stærkt splittet rige, men netop i 1438 kom det første medlem af habsburgerslægten på tronen som kejser, og habsburgerne beholdt kejser magten i Tyskland indtil det tysk-romerske rige blev endelig opløst af Napoleon i 1806.

I Vesteuropa var England stadig optaget af sine kampe mod Frankrig i den såkaldte 100-årskrig, der havde varet fra 1337, og desuden måtte det stadig være på vagt overfor Skotland, som man forgæves havde søgt at undertvinge. Det var i høj grad The House of Lords, der havde den politiske magt, og først omkring 1450, da krigene med Frankrig ophørte, kom den engelske skibsfart til at opleve en vældig udvikling. I Frankrig havde kong Charles VII derimod omkring 1440 ved en klog lovgivning skabt sig en stadig større magt, der satte adelen til side.

Vigtigt for bedømmelsen af forholdene i Europa på denne tid er det imidlertid at se på det lille rige, der lå mellem Tyskland og Frankrig, hertugdømmet Burgund. Det omfattede bl. a. Bourgogne, Flandern, Luxembourg og Nederlandene med vigtige søhandelsbyer som Brügge og Antwerpen. Omkring 1440 må det karakteriseres som et særdeles velstyre og rigt land, der på mange områder havde en betydelig indflydelse i Europa og desuden havde – netop på grund af landets rigdom – kunsten gode kår.

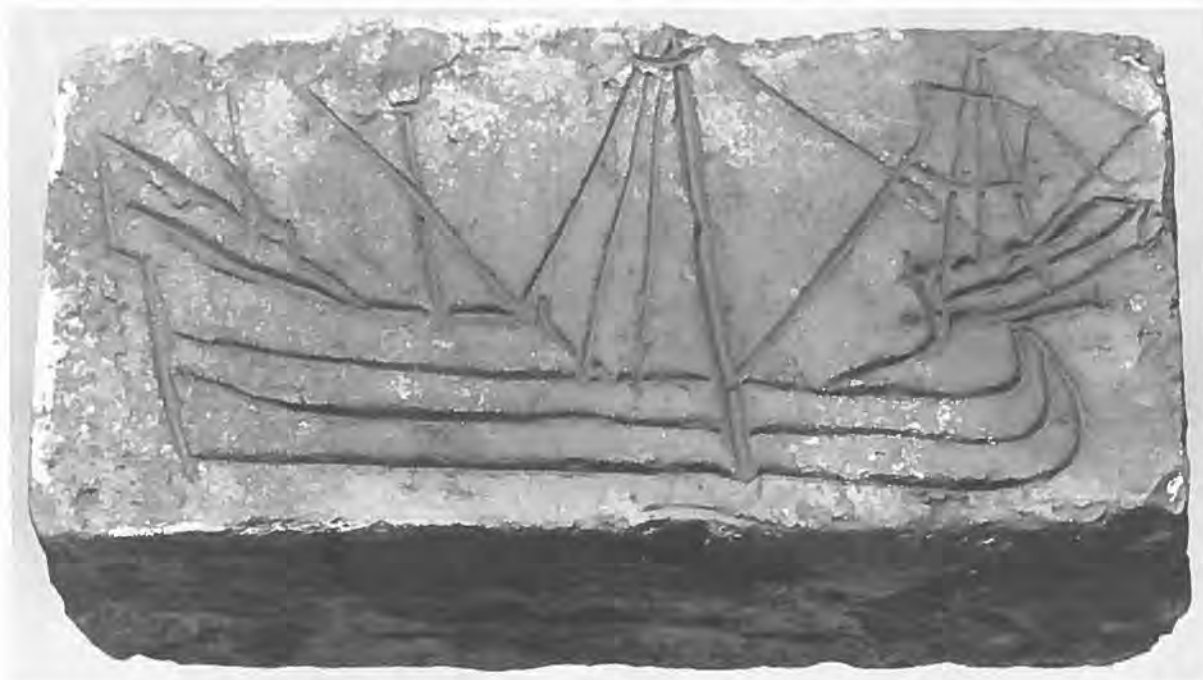
For Kristoffer af Bayern, der af rigsrådet var blevet indkaldt som Erik af Pommerns efterfølger, lignede de politiske forhold mere de engelske end de franske. Det var rigsrådet, altså højadelen, der havde magten i alle tre riger, og Kristoffer måtte da også krones i alle tre riger hver for sig. Det var dog ikke så nemt for alle tre rigers råd at have den daglige indflydelse på kongen, og derfor var magten i virkeligheden koncentreret omkring de få personer, der udgjorde rigets øverste rigseembedsmænd, nemlig rigshofmesteren, marsken, kongens kansler, der ledede kancelliet, og rigskansleren, der ledede retsplejen. Derfor kunne en forsigtig og klog konge godt få gennemført en del af sine egne ønsker.

Da Erik af Pommern var afsejlet til Gotland havde han taget sine egne orlogsskibe med sig, og med dem gjorde han livet surt for sine tidligere landsmænd. Kong Erik havde som omtalt søgt at stække hanseaternes magt og søgt at få engelske og nederlandske købmænd til at handle i Østersøområdet. Det var derfor naturligt, at han også nu søgte støtte i Nederlandene for sin generobring af magten, mens kong Kristoffer måtte søge hjælp hos hansestæderne.

I april 1440 afsendte hollænderne en flåde, der skulle søge kontakt med kong Erik på Gotland. Lybeck blev noget foruroliget over denne udvikling og sendte omgående besked til de andre byer om, at hollænderne var ankommet til Sundet med »6 skibe med forkasteller, 11 bardser og henimod 1000 mand ombord«, og desuden kunne de fortælle, at der var afsendt 2 bardser i forvejen til Gotland.¹

Det kan dog næppe have været muligt for kong Kristoffer så hurtigt at få udskrevne skibe fra købstæderne, men måske har der kunnet fremskaffes et par skibe fra højadelen, der jo også var forpligtet til at stille skibe. Noget andet var, at det var nemt at beslaglægge skibe, som passerede Øresund, men også det forudsatte vel, at kongen i

1. Hanserecesse II, 2 nr. 371.



Karak indridset i en mursten fra Vor Frue Kloster i Helsingør. (Foto: Handels-og Søfartsmuseet).

hvert tilfælde havde mindst eet armeret skib til sin rådighed. Endvidere er der vel også den mulighed, at kong Erik ikke har fået alle skibe med sig. Ved midsommer kom netop en samling af engelske skibe til indsejlingen af Sundet, og fra Lübeck berettes det, at »fem af de engelske skibe blev taget af den i Sundet krydsende kong Kristoffers flåde.« Han må derfor trods alt have haft nogle orlogsskibe til sin rådighed. Kongen sørgede for, at købmændene fik erstatning for deres ladninger, og de fik tilmed mulighed for at udtage af skibene de varer, de ønskede, og endvidere blev en del af varerne transporteret videre ind i Østersøen med andre skibe.

Da rygten om den før omtalte hollandske flåde nåede Lübeck, fik man hurtigt herfra udrustet en flåde, der omfattede skibe fra Lübeck, Rostock, Stralsund og Wismar. Den sendtes straks til Sundet, men da den nåede frem havde hollænderne trukket sig nordpå. Her ved ind-

sejlingen til Sundet mødte hanseaterne kong Kristoffer, der lå med sin flåde mellem Helsingør og Helsingborg, men som sædvanlig ved vi ikke hvilke skibe, det var, eller hvor mange der var.²

Hollænderne forblev i Kattegat og de allierede blev i Sundet indtil i august, da man ikke ville vente længere og besluttede at opsøge hollænderne, der da var rapporterede ved Marstrand. I denne forbindelse nævnes det direkte, at kongen bl. a. havde bemanded to af de største engelske holke til ekspeditionen. Da flåden nåede frem var hollænderne imidlertid borte. Her omtales som nævnt engelske holke, men i kongens regnskaber, der førtes af kammermester Christopher Parsberg, omtales bl. a. udgifter til en engelsk bark. Kan barken være en holk eller er det en af de andre af de 5 engelske skibe?³

Fra kong Kristoffers tid har vi kun bevaret nogle få oplysninger om kongens flåde. Det fremgår således af dem, at skibsfolk til flåden blev antaget af rigsmarsken Oluf Axelsen og hofmesteren Otto Nielsen, mens betalingen af deres lønninger blev foretaget af kammermesteren Christopher Parsberg. Fra dennes regnskaber, der desværre kun er bevaret i brudstykker ved vi, at han i maj 1447 har betalt løn til 4 forskellige skippere. Det var skipper Jorius, skipper Heinrich Dusing, skipper Henniken og skipper Gerdh samt desuden til Michel tømmermand og til en skibsdreng. Det er desværre alt, vi får at vide om flådens mandskab og der står heller ikke noget om, hvilke skibe de var knyttet til.⁴

Kong Eriks forsøg på at vende tilbage til tronen ved hjælp af hollænderne mislykkedes, men det betød ikke, at han derfor var ganske uvirksom. De skibe, han havde, anvendte han flittigt mod sine tidligere undersåtter, og da svenskerne var nærmest, var det især dem, hans kaperier gik ud over, hvorimod han stod på en forholdsvis ven-skabelig fod med Preussen og mærkeligt nok også med de vendiske stæder i de første år, så længe han ikke kaprede deres skibe. Ifølge Arild Huitfeldt forsøgte kong Kristoffer i 1442 at sejle til Gotland for at tale med sin morbror, men han havde ikke held til at ændre Eriks beslutning. Da Kristoffer imidlertid sejlede bort fra Gotland igen mod Kalmar støtte hans skib mod et blindt skær, hvorved »hans kle-nodier, breve og mere gods« gik tabt, og han selv måtte redde sig i land på en mindre båd.⁵

I 1443 var også Lübeck meget aktiv med diplomatiske sendelser for

at få et forlig i stand mellem de to konger, men alle forsøg mislykkes. Eriks udliggere var en alvorlig gene for Kristoffer, men han magtede ikke at få dem fjernet. I 1445 skal der således have ligget 7 af Eriks skibe ved Møen, hvorfra de anrettede alvorlige skader mod skibsfarten. Det vidner trods alt ikke om nogen stor kongelig flåde hos Kristoffer, eller måske manglede der en energisk flådeledelse. Efterhånden gik det dog også ud over skibe fra de vendiske byer, og Lübeck besluttede derfor at indkalde til et møde i 1447 i Rostock, hvor man ville træffe aftale om foranstaltninger imod kaperierne. I september meddelte Lübeck, at man ville sende to rådsherrer med en båd og en budse til Gotland for at forhandle. Det gav imidlertid intet resultat og i december hører vi, at hamborgerne ikke kan komme til mødet i Rostock på grund af kong Eriks udliggere. I stedet for foreslog Hamborg i januar 1448, at man skulle indføre et almindeligt handelsforbud for alle tilførsler til Gotland for derved at tvinge kongen, men i samme måned indtrådte imidlertid en helt ny politisk situation.⁶

Kong Kristoffer døde uventet kort efter nytår 1448 kun 30 år gammel, hvilket atter bragte striden mellem de nordiske lande frem. Karl Knutsson blev allerede i juni hyldet som konge i Sverige, men det trak lidt ud med kongevalget i Danmark. Sagen var, at rigsrådet først havde tilbudt kronen til hertug Adolf af Holsten, og havde denne accepteret ville megen grænsestrid i de kommende århundreder muligvis være undgået. Han afslog imidlertid – sandsynligvis på grund af sin alder – og henviste til sin søstersøn grev Christian af Oldenburg. Denne modtog valget og giftede sig iøvrigt med Kristoffers enke, Dorothea.

Karl Knutsson havde handlet hurtigt i Sverige, idet han straks søgte at skabe sig et godt forhold til hansestæderne og i den forbindelse prøvede at få gjort en ende på kong Eriks kaperier fra Gotland, og samtidig at få forenet Gotland med Sverige. Han sendte inden længe en hær derover, og den fik hurtigt erobret øen bortset fra Visby og slottet, og i december lykkedes det også at få indtaget byen, mens kong Erik sad sikkert tilbage på Visborg slot, som de ikke kunne erobre.

Kong Erik indså, at hans tid nu var forbi, og han satte sig derfor i forbindelse med den danske konge. Kort efter Påske 1449 ankom

2. Lübeck VII nr. 831 og 841 samt Hanserecesse II, 2 nr. 391, 392 og 394.

3. Hanserecesse II, 2 nr. 388 samt RA. Reg. 108 A, Christopher Parsbergs regnskab bl. 45 b, 46 a og 49 a og b.

4. Galster I, Christopher Parsbergs regnskaber side 16, og Klevenfeldt side 26-27.

5. Huitfeldt side 830.

6. W. Christensen: Unionskongerne og Hansestæderne side 79 ff, samt Hanserecesse II, 3 nr. 205 pkt. 19, 304, 376, 378, 380 og 383.

Oluf Axelsen Thott til Gotland med en stor dansk flåde og en hærstyrke, som det lykkedes at få ind i borgen uden at svenskerne kunne hindre det. Kong Erik og hans folk gik nu ombord i deres egne skibe og sammen med den danske flåde sejlede alle bort uden at svenskerne kunne gribe ind. Ved Bornholm skilte kong Eriks skibe sig ud fra flåden, og kongen sejlede til Pommern, hvor han levede i endnu en halv snes år til sin død i 1459.

Det var nu pludselig den danske konge, der med Oluf Axelsen som hovedsmand, sad inde med Visborg slot, og situationen var dermed helt ændret. Med tryk og forhandlinger mellem de to konger trak den svenske hærstyrke sig omsider tilbage og Gotland var igen helt i den danske konges besiddelse. Værre blev det dog, da Karl Knutsson i november 1449 lod sig kronet til konge i Norge, hvorefter det trak op til en åben krig.

Christian I advarede de tyske stæder mod at handle på Sverige og begyndte samtidig at gøre sin flåde klar. Hans morbror, hertug Adolf, der jo havde afslået tronen stod nu sin slægtning bi og fik udrustet nogle skibe, der stilledes til hjælp i kampen mod Karl Knutsson. Fra hertugens regnskaber finder vi således følgende optegnelser på seks skibe, der sluttede sig til kongens flåde: BARDESKEN, der havde knægte fra Lübeck ombord, SCHERMEST med knægte fra Lüneburg, KREYGER – hvilket vel blot betyder en krejer – med knægte fra Hamburg ombord, SCHUTTEN BOT og SNYCKEN, hvilken sidste vel betyder snekken, samt KERSTEN BODEN skib. Herudover var der desuden et lybsk skib og et wismarsk skib, som hertugen skaffede kongen til leje.⁷

I maj 1450 fandt et møde sted i Halmstad mellem 12 danske og 12 svenske rigsråder. Det kom til et forlig efter hvilket Norge skulle overlades Christian I og unionen skulle fornyes, når den ene af de to konger var død. Det vil sige, at Christian I nu kunne blive kronet i Norge den 2. august 1450 og alt skulle således være klaret, men mistroen mellem de to konger gærede naturligvis stedse og i efteråret 1451 var ufreden på ny en kendsgerning. Forinden havde man forsøgt at få afholdt et møde mellem de to konger, men de var dog under mødet ikke nærmere hinanden end at Karl Knutsson opholdt sig i Kalmar og kong Christian i Avaskær og Rønneby. Mest interessant er det dog i denne forbindelse at konstatere, at kong Christian stadig har

7. Dipl. Flensburg. II nr. 826 side 894-908 d. 11/3 1450.

8. Will. Christensen: Missiver d. 29/11 1450 Kbh.

ud af det. I maj 1452 kom en dansk flåde på 46 skibe til Stockholm under kommando af Oluf Axelsen Thott og Magnus Gren. Ombord var en styrke på omkring 1900 mand af hvilke hertug Adolf havde udrustet de 700 mand. På vejen tilbage fra Stockholm gjorde flåden bl. a. angreb på Vestervik, der blev indtaget og brændt, som det var vane i datidens krigsførelse. Til sidst vendte flåden tilbage til Sundet og overførte her hæren til Sjælland.⁹

Flåden har vel sandsynligvis som hidtil bestået dels af udskrevne skibe fra købstæder og lensmænd og dels af kongens egne skibe. At der var udskrevne skibe fremgår af et kongeligt brev til Eggert Frille, der opfordres til at være behjælpelig med, at »købstadmændene strax kommer på deres skibe og følger hr. Oluf.«¹⁰

Efter at Christian I var vendt hjem fra sit togt til Sverige i 1452 fortsatte hans bror, grev Gerhard af Oldenburg, til søs med 15 skibe. Med dem lykkedes det ham at erobre 22 hollandske handelsskibe, der var på vej til Preussen. Det bedste af det erobrede gods bragte han til København, men det øvrige søgte han at sælge i Kiel og i Flensborg.¹¹

Endelig det følgende år, 1453, sluttedes en to-årig stilstand mellem Sverige og Danmark, men umiddelbart efter stilstandens ophør fortsatte krigshandlingerne.

I forbindelse med stridighederne med Sverige og ikke mindst på grund af usikkerheden til søs for handelsskibene lagde kongen sig ganske naturligt ud med de søfarende byer såvel i Østersøen som i Nederlandene. Lejlighedsvis prøvede kongen at spille dem ud mod hinanden, idet der var en gammel rivalisering mellem byerne fra Øst og Vest. Christian I gav således lejdebrev til Hollands, Zeelands og Vestfrislands indbyggere til at sejle uhindret gennem hans farvande og at handle i hans riger, men når han havde brug for deres skibe forbeholdt han sig dog ret til at anholde skibene, og det var en situation, som ofte kunne komme på tale.¹²

Til gengæld arresterede han uden betænkning hanseatiske skibe, når de sejlede på Sverige eller havde svensk gods ombord. I foråret 1454 skærpedes forholdet mellem Christian I og hanseaterne, og vi hører i de hanseatiske indberetninger til byrådet, at kongen i Sundet »tilreder 2 kogger og andre små skibe«, og lidt senere hedder det, at kongen har taget 9 skibe og deriblandt 2 med kostbart gods. Den 29. juni står der tilmed i en indberetning til Danzig, at »jeg har tidligere

9. Styffe III side LVI og LVII.

10. Will. Chr.: Missiver d. 18/10 1452 Sorø, Regesta II, 1 nr. 5827.

11. Will. Chr. Unionskongerne side 214 ff.

12. Dipl. Norw. V nr. 788 og nr. 564 d. 4/7 1453.

13. Hanserecesse II, 4 nr. 276 d. 31/5 1454, nr. 280 d. 24/6, nr. 282 d. 29/6.

skrevet om, hvordan kongen tager alt det han kan overkomme. Han har taget 13 skibe med forkastel og dertil 6 buser.« *»Kongen lader alle skibene, der vil gennem Sundet, lave om til orlogsskibe.«*¹³

Denne sidste bemærkning kan jo nok få en til at tænke på hvilke ændringer, der skulle til for at et handelsskib blev ændret til et orlogsskib. Var det nok blot at gøre plads ombord til nogle kanoner?

I 1455 udrustede kong Christian et større antal skibe for at kunne hindre stæderne i at handle med Sverige. Flåden afsejlede sidst i juni, og vi ved, at der sidst i juli lå 2 af kongens holke ved Reval, og den 12. august lå der en del skibe ved Øsel under Oluf Axelsen, Joachim Fleming, Magnus Ebbesen, Korfits Rønnow og Timme Christiansson mens nogle af skibene lå ved Rågø ikke langt fra Reval. Da skibene i september vendte hjem medførte de et større antal svenske fanger.¹⁴

Også i 1456 forberedte kongen et togt mod Sverige og beslaglagde i den anledning i Sundet nogle større handelsskibe, som han kunne bruge. I et svar til Lybeck, der klagede herover, meddelte han, at det var gammel sædvane, men at han ville betale skipperne, når togtet var endt. Hansestæderne, hvis handel led under de nordiske kongers krig, havde i maj forsøgt at mægle fred mellem Danmark og Sverige, men forgæves, og de fandt sig i de mindre danske overgreb, da man nødigt ville i strid med den danske flåde. Togtet gjaldt denne gang Øland, selvom Danzig havde frygtet, at kong Christian som støtte til højmeesteren i Preussen ville have foretaget et angreb på denne by. Det var imidlertid først og fremmest den svenske krone, der tiltrak kongen, og da han i den svenske adel havde tilhængere, der hellere så ham på tronen end Karl Knutsson, fik han også hjælp hos dem i sit forehavende. Den 25. august kunne Christian I da også fra Vestergarn, hvor han lå med flåden, meddele Niels Eriksen Gyldenstjerne, at »vore venner i Sverige har erobret Øland og belejrer Borgholm«, samt at kongen straks ville sejle derhen, hvorfor han bad om at få eftersendt noget proviant til det sted, som Otte Nielsen Rosenkrantz opgiver. Borgholm overgav sig til danskerne i oktober.¹⁵

Sidst i januar 1457 gjorde ærkebiskop Jøns Bengtsson og det svenske rigsråd oprør mod Karl Knutsson, der allerede en måned senere stak af fra landet og den 1. marts 1457 ankom til Danzig. Her udrustede han kapere, som opererede mod svenske og danske skibe »for at hævne den behandling, han havde fået.« Hermed var vejen nu banet

14. Hanserecesse II, 4 nr. 367 d. 20/7, nr. 373 d. 12/8 1455.

Løgberg side 273-274.

15. Hanserecesse II, 4 nr. 467 d. 7/8 1456, nr. 468 d. 11/8 1456, og Will. Chr. Unionskongerne side 299, Will. Chr.: Missiver d. 25/8 1456, Stubbekøbing, Løgberg side 292.

for Christian til unionens genoprettelse, og Christian I hyldedes samme år i Stockholm, hvortil kongen ankom med »en ganske stor skibsflåde«. ¹⁶

Tiden herefter er fortrinsvis præget af chikanerierne af hanseatiske skibe vedrørende tolden i Øresund og forbudet mod sejlads gennem Store Bælt. Især var det naturligvis Danzig, der havde givet asyl til Karl Knutsson, som var udsat for kongens vrede, og det kom ligefrem til et søslag ved Bornholm. Den 14. august 1457 blev 3 danzigerskibe på vej til Reval angrebet af en flåde bestående af danske og liflandske skibe, som tilmed havde kongens bror Morits ombord på et af de danske skibe. Under kampen, der varede til næste morgen, blev Morits hårdt såret, og det lykkedes endog danzigerne at erobre et af de liflandske skibe. ¹⁷

Det er imidlertid vanskeligt på grundlag af de forhåndenværende kilder at få fastslået, hvornår skibene er kongens eller blot udsendte af kongen, og hvornår der er tale om privatudrustede skibe, der faktisk optræder som sørøvere. Et af de mere klare tilfælde er vel følgende: Den 23. august 1458 meldte fogderne i Malmø således til Lübeck, at »der lå danskere i søen, høvedsmanden hedder Jes Mortensen, med 5 skibe, det er en holk, 3 krejere og en barse, og de gør købmænd og fiskere stor skade.« I september samme år lykkedes det danzigerne at erobre skibet med Jes Mortensen, hvorefter både han og besætningen henrettedes som sørøvere. I dette tilfælde er der næppe tvivl, og vi ser da også, at sørøveri i de følgende år jævnligt omtales, og at også kongen må beskytte sig mod dem ved udrustning af det, der i datiden kaldes »fredsskibe«. ¹⁸

Det må iøvrigt også noteres, at Arild Huitfeldt i 1459 kalder Oluf Axelsen for »Rigens admiral«. Så er det blot et spørgsmål om, hvor meget man skal lægge i denne titel. Er det en titel, som Huitfeldt blot anvender, fordi han kender den fra sin egen tid, eller er det reelt en titel fra 1459? ¹⁹

Fra de følgende år er det værd at bemærke, at kongen i 1461 udrustede en mindre flådeafdeling, som vi hører lidt nærmere om, selvom dens formål blot var at beskytte de søfarende mod sørøverne. I april fortæller en lübecker således hjem til borgmestrene, at kongen har udrustet 2 barser med forkastel, en ballyer, en spinasse og 2 snycker. »Disse skibe har folk inde og *desuden er der 3 skibe ved Holmen* og jeg

Fotografiet viser, hvad man så ved en udgravning under Slotsholmsgade 10 i en dybde af 2,30 m under kælderniveau. Øverst til højre i billedet ses del af en spante. De lange bjælker forrest er bordplanker mellem hvilke man fandt kalfatring. Nogle af dem ses fæstnet til spantebjælken. Disse ting udgør dele af et sænket skib, der desuden har været holdt nede med stenfyld. Øverst til venstre er en planke, som ikke har tilknytning til de øvrige bjælker, og denne planke er tydeligvis en del af et bolværk. (Foto: Københavns Bymuseum).

16. Huitfeldt side 867 og Jahn side 271, Hanserecesse II, 4 nr. 513,522 og 526.

17. Hanserecesse II, 4 nr. 519 d. 11/4 1457, nr. 528 d. 23/9 1457 og Will. Chr. Unionskongerne side 308, Forstreuter bd.7 side 91, 18. Hanserecesse II, 4 nr. 617 d. 23/8 1458, nr. 674 d. 21/2 1459 og Will. Chr. Unionskongerne side 319-322.

19. Huitfeldt side 883.

20. Lübeck I, 10 nr. 34 d. 20/4 og nr. 38 d. 24/4 1461, Hanserecesse II, 5 nr. 110 d. 22/4 1461.



formoder, at der kommer endnu flere svære skibe i søen.« Et par dage senere fortæller den samme person, at disse skibe »er sejlede fra København tirsdagen før St. Jørgens aften (21. april), og desuden løb 3 skibe St. Jørgens aften (23. april) fra Holmen til Stockholm, og de gør endnu 3 skibe klar, men hvor de skal hen ved jeg ikke.«²⁰

Meget kunne tyde på, at disse skibe er kongens egne skibe dels fordi de åbenbart har ligget ved København og har kunnet udredes så tidligt på året og dels fordi vi ikke hører om, at kongen har indkaldt skibe for dette år. Mest bemærkelsesværdigt er det iøvrigt, at Lübeckeren bruger ordet »Holmen«. Hvad er det for en holm af de mange, der ligger ved København? Mon det er Slotsholmen?

I den forbindelse kan det nævnes, at da man i efteråret 1988 skulle foretage nogle udgravninger til pilotering under bygningen Slots-
holmegade nr. 10 blev der til piloteringen udgravet et felt på 1,40 x
1,60 m, hvor man i en dybde af 2,30 m under kældergulvsniveau
stødte på skibstømmer, der tilsyneladende stammede fra en klinkbyg-
get båd, samt et tømmerstykke tæt ved. Udgravningen, der blev fore-
taget af Københavns Bymuseum, konkluderer i rapporten herom, at
»det må tolkes som en del af en bølgebryder/bolværk, som den øde-
lagte skibskonstruktion er trukket op til. Skibet må så i en periode
være tynget med sten, ligesom tjærrester og huggespånerne kunne
tyde på, at der omkring skibet har fundet en vis byggeaktivitet sted.«
Det vil kort og godt sige, at der har været et bolværk på Slotsholmen,
hvor kongens skibe har kunnet ligge og desuden blive repareret og
den af Lübeckeren foran omtalte holm kan med stor sandsynlighed
derfor være Slotsholmen.²¹

Iøvrigt finder vi flådeafdelingen ved Hiddensee i maj måned, hvor
en skipper fra Lübeck fortæller, at han blev standset af danskerne med
en barse, der vel havde 150 mand ombord og 5 andre skibe med vel 80
mand, og eskadren var under kommando af en ridder. Vi ser desuden,
at kongen i slutningen af august sender Jens Vind og Niels Eriksens
tjenere hjem fra Stockholm til København med »kongens holk«, idet
han samtidig takker for deres tro tjeneste. Denne holk må være en af
de 3 skibe, der i foråret var blevet sendt til Stockholm.²²

Vi må således alene af dette års oplysninger kunne fastslå, at kong
Christian havde sine orlogsskibe liggende ved en holm ved Køben-
havn, og at den flåde, han åbenbart rådede over bestod af flere »svære«
skibe, nemlig mindst 6 skibe foruden 2 barser med forkastel, en bal-
lyer, en spinasse og 2 snycker. Hvad det iøvrigt er for skibstyper vil vi
senere se nærmere på.

Vi hører mere om kongens flåde i 1462, men desværre altid blot
med navne på skibstypen og aldrig et navn på et enkelt skib. I 1462
meldes det således fra Hamburg til Lübeck, at »2 store skibe med dob-
belte forkasteller tilhørende kong Christian er kommet til Elben ved
Freiburg og andre skal følge efter.« En måned senere kommer der at-
ter en melding fra Hamburg til Lübeck, om at »vor nådige Herre
Konges skibe og blandt dem skal være en stor ever mellem 30 og 40
læster og med 80 mand ombord ligger i sigte af Helgoland.« Også

21. Udgravningsrapport udarbej-
det på Københavns Bymuseum
den 28. september 1988. Udgrav-
ningen er foretaget af Hans Ole
Matthiesen.

22. Hanserecesse II, 5 nr. 112 d.
13/5 1461, Lübeck I, 10 nr. 48 d.
13/5 1461, Will. Chr. d. 23/8
1461 Stockholm.

disse meldinger og ikke mindst den første viser, at de store skibe tilhørte kongen, men vi kan beklage os over, at vi ofte hører om bemanningen med krigsfolk, men aldrig om, hvor meget skyts, der har været ombord. Desuden får vi at vide, at kongen forlod Stockholm i 1464 med 24 skibe. For yderligere at fastslå, at kongen selv må have ejet nogle skibe ser vi et brev fra Christian I, hvor han omtaler sin flåde således : »vore og andre fri mænds skibe«, der har ligget ved København i vinteren 1464–65. Her kommer det således tydeligt frem, at kongen har ejet nogle skibe og ligesom nogle adelsfolk har haft disse liggende ved København. Hvor mange skibe kongen har ejet er desværre ukendt.²³

1464 kom der atter et oprør i Sverige mod kong Christian, og Karl Knutsson blev for en kort periode 1464–65 atter konge i Sverige, hvorefter landet i et par år styredes af et par rigsforstandere indtil 1467, da Karl Knutsson for 3. gang blev konge i Sverige. Christian I ville nu sætte hele sin magt ind på et opgør med rivalen, og fik derfor i de følgende år udrustet mange skibe, hvis formål først og fremmest var en blokade af Sverige før det egentlige angreb. Derved kom han imidlertid nu atter i åben strid med hansestæderne, og i 1468 beklager man sig således i Lübeck over at kong Christian har opbragt 2 skibe, der kom fra Stockholm med kobber og jern tilhørende Lübeck. I 1469 erfarer vi, at kongens udliggere atter har været i de stockholmske skær samt ved Kalmar og Øland og der taget flere skibe. Det drejer sig om en krejer, der kom fra Riga, en krejer fra Søderköping, der sejlede på Danzig, et skib fra Øsel, to skibe fra Stralsund, et skib med kobber og jern fra Stockholm samt et skib tilhørende Iver Axelsen, der nu som svensk lensmand residerede på Gotland. Som hovedsmænd for disse orlogsskibe nævnes Eggert Krummedige, Magnus Gren og Thure Thuresen. De to sidstnævnte var svenske lensmænd på Borgholm og Kalmar, der støttede kong Christian.²⁴

Samtidig ser vi mærkeligt nok, at kong Christian lejer et skib af en borger i Lübeck, og han vedkender sig i denne forbindelse en gæld på 315 lybske mark. 1470 dør Karl Knutsson og Sten Sture bliver udnævnt til rigsforstander.²⁵

I 1471 samlede Christian I en stor flåde, til det endelige opgør, og den 24. maj udstedte han i København et brev ombord på sit eget skib, idet brevet var dateret : »Datum in navi nostra prope.« Den 9.

23. Hanserecesse II, 5 nr. 289 d. 19/10 1462, nr. 292 d. 10/11 1462, Lübeck I, 10 nr. 244 d. 19/10 1462, Kbh.s. Dipl. I nr. 152, Jahn side 287.

24. Hanserecesse II, 6 nr. 131 d. 9/7 1468, nr. 133 d. 13/9 1468, nr. 227 d. 10/6 1469, nr. 251 d. 6/9 1469.

25. Repertorium nr. 2485 d. 16/10 1468.

juni afsejlede han fra Dragør og efter et par ugers ophold i Kalmar fortsatte han til Stockholms skærgård, hvortil han ankom den 18. juli med 70 skibe, der havde 5000 krigsfolk ombord. Den store flåde ankrede ved Vångsøen, det nuværende Skeppsholmen. Herfra skrev han til det svenske rigsråd om et forestående møde og undskyldte sig for, at han ikke turde lægge flåden ind ved Stegeborg skær på grund af »de svære skibe«, han havde med sig. Brevet var dateret: »Vort eget skib VALENTIN«, så man kan vel gå ud fra, at kongen er sejlet helt til Stockholm på sit eget skib VALENTIN. Den 7. august sluttedes våbenstilstand, mens man fortsatte forligsforhandlingerne, der dog endte uden resultat. Kong Christian lod derefter sine tropper opføre befæstninger på Brunkeberg, og den 10. oktober angreb Sten Sture med sine styrker, som han havde fået samlet. Inden aften måtte Christian erkende nederlaget og indskibede atter sine tropper og sejlede bort. Nogle af orlogsskibene må åbenbart have overvintret i Danzig, for den 16 februar 1472 giver kongen fuldmagt til borgmester i København Borchart v. Hameln og hans »hovedskipper« Nanning v. Düren til at rejse til Danzig for at føre kongens orlogsskibe hjem. Kongen havde militært tabt det afgørende slag, men alligevel gav han af politiske grunde aldrig afkald på den formelle kongeværdighed i Sverige.²⁶

Christian I var imidlertid en konge, der blev respekteret i Europa. I 1456 havde han således sluttet en alliance med Charles VII af Frankrig efter hvilken han lovede dansk flådehjælp til den franske konges invasion i England, hvis Frankrig til gengæld ville hjælpe ham med erobringen af Sverige. Ingen af delene blev dog praktiseret. Desuden skulle den franske konge mægle i striden mellem Christian I og den skotske konge i striden om Hebriderne og Isle of Man, som Erik af Pommern havde afstået i 1425. Der kom dog ikke noget ud af det, men under helt ændrede politiske forhold i 1468 ordnedes et ægteskab mellem den skotske konge James III og Christian I.s datter Margrethe, og til medgift pantsattes Orkney for 50.000 rhinske gylden og Shetland for 2000 gylden til Skotland. Panterne blev aldrig indløst, men bispren over Orkney stod i lang tid fortsat under ærkebispens i Lund.

Forholdet til England var i flere perioder stærkt anspændt, fordi engelske handelsskibe sejlede på Island uden den danske konges tilladel-

26. Dipl. Norw. III nr. 650, Styffe IV side XIV- XV og nr. 9. Repertorium d.24/5 1471 og Regesta nr. 4413 d.22/7, 4416 d.18/8, 4417 d.3/9 samt nr. 4419 d.8/9 1471, Regesta II,1 nr. 6938 d. 24/9 1471 og nr. 6935 d. 16/2 1472.

27. Huitfeldt II side 917-918.

28. Huitfeldt II side 916.

se. I 1465 lykkedes det dog at få en aftale i stand mellem de to konger. I denne blev det fastsat, at engelske undersåtter ikke uden kongen af Danmarks tilladelse måtte sejle til Island for at fiske eller handle. Hvis nogen overtrådte forbudet skulle de straffes på liv og gods. I 1468 gik det galt. Nogle englændere fra London og Bristol kom til Island for at handle, men fik af lensmanden at vide, at det ikke var tilladt, når de ikke havde den danske konges aksept. Det ville englænderne ikke finde sig i, og de overfaldt lensmanden, slog ham ihjel, plyndrede kongsgården og røvede lensmandens klenodier og gods, hvorefter de satte ild til gården. Også andre steder på øen foer de voldeligt frem, men da Christian I fik underretning om begivenhederne lod han 4 engelske skibe arrestere i Sundet. Han solgte derefter både skibene og deres ladninger og sendte besked til kong Edward om det passerede, idet han meddelte, at de 4 skibe hørte hjemme i London og Bristol.²⁷ Sandsynligvis før denne affære havde kong Edward vist kongen sin store velvilje. Ifølge Arild Huitfeldt forærede han nemlig i 1468 den danske konge »et stateligt orlogsskib til brug mod hans fjender. Skipperen som førte samme skib hed Herman Buch.«²⁸

Christian I havde vist sin interesse for flåden og for søen ved at bruge flåden og ved sine dispositioner med fremmede monarker. Udover de førnævnte monarker havde kongen nemlig også kontakt med en anden maritimt interesseret monark, der ganske vist var placeret geografisk et godt stykke vej fra Danmark, nemlig kongen af Portugal. Allerede under Erik af Pommern og Kristoffer af Bayern havde der været kontakter til Portugal. Erik af Pommern, der på en udenlandsrejse sandsynligvis havde truffet Henrik Søfarerens bror, Don Pedro, fik omkring 1426 besøg af denne, og under Kristoffer blev en dansk adelsmand, Vollert, knyttet til Henrik Søfarerens ekspeditioner langs Afrikas kyst for at opdage nyt land. I 1448 fik Vollert endog betroet det ærefulde hverv at være kaptajn på en kavel på et togt til en afrikansk negerhøvding i egnene omkring Senegal. En sådan stilling fik udlændinge ellers ikke. Uheldigvis blev han enten dræbt eller fanget af de indfødte. Senere, i 1458, sendte kong Christian en af sine hoffolk, Lolland, til Henrik, og Lolland deltog i et korstog mod maurerne i Afrika. I 1461 vendte han hjem til Danmark med et meget rosende brev fra den portugisiske konge, der også forinden havde slået ham til ridder.

Efter Henrik Søfarerens død i 1460 fortsatte forbindelsen mellem Alfonso V og Christian I. Det synes således ret sikkert, at den portugisiske konge har tilskyndet kong Christian til at lade foretage en opdagelsesrejse mod Vest for at finde vejen til Indien eller opdage nyt land. Da nederlaget på Brunkeberg i 1471 satte en foreløbig stopper for tankerne om en genoplivelse af unionen, var tiden inde til at forsøge sig med en opdagelsesrejse.

Den slags opdagelsesrejser var i datiden et kongeligt privilegium og meddelelser herom var helt afhængig af kongens interesser. Derfor er denne ekspedition først blevet kendt i vort århundrede, da man har kunnet sammenlægge forskellige tilfældige oplysninger fra forskellige kilder. Fundet af et brev dateret den 3. marts 1551 fra borgmester i Kiel Carsten Grypp til kong Christian III har bl. a. følgende indhold: » – at de to skibsherrer Pinning og Pothorst, som blev sendt ud med nogle skibe efter Deres kongelige bedstefars befaling og på foranledning af kongen af Portugal med det formål at opdage nye øer og fastlande i de nordlige have – «.²⁹

Man får hermed fastslået, at ekspeditionen har fundet sted og den er muligvis fuldført med et af kongens orlogsskibe, men det næste spørgsmål er da, hvornår dette togt foregik. Vi ved, at deltagerne var Didrik Pinning og Hans Pothorst, der sandsynligvis begge har haft deres hjemstavn i Nord-Tyskland, selvom Hans Pothorst må have haft en særlig tilknytning til Helsingør. I hvert tilfælde er han afbildet i St. Maria kirke i Helsingør hvilket tyder på at han må have udført noget specielt for at have gjort sig værdig hertil. Som navigator deltog desuden nordmanden Jon Skolp eller Johannes Scolpus, som han omtales, og endelig var der også en repræsentant for den portugisiske konge, Jo Vaz Corte Real. Om portugiseren ved vi blot, at han for sin indsats i begyndelsen af 1474 fik tildelt vicekongedømmet på den lille ø Terceira i Azorerne sammen med en anden portugisisk adelsmand. Ekspeditionen må således have fundet sted før dette tidspunkt, men til gengæld må det muligvis være sket efter den 1. juli 1473, idet Hans Pothorst indtil da skal have været i Hamburgs tjeneste.³⁰

Om togtet ved vi, at det sandsynligvis er udgået fra Norge, men antallet af skibe er ikke kendt. Herfra er man via Island taget mod Vest til den grønlandske østkyst, hvorefter man er sejlet rundt om

29. C.V. Sølvér side 48.

30. C. V. Sølvér side 46 ff, H. Henningsen i Handels og Søfartsmuseets Årbog 1972 side 221-227, Gebauer: Der Hildesheimer Dietrich Pinning als nordischer Seeheld und Entdecker i »Alt Hildesheim« Hefte 12, 1933.

Hans Pothorst, som han ses i St. Maria kirke i Helsingør. Øverst til venstre ses en del af hans våbenskjold med en potte. (Foto: Jens Lorenzen).



Kap Farvel og atter har sat kursen mod Vest. Togtet er da gået til Hudsonstrædet, hvor man har fulgt Labradors og New Foundlands kyster mod Syd og St. Lawrencebugtens isfrie munding. Kongen har muligvis været utilfreds med, at man åbenbart ikke ad denne vej har kunnet nå de eftertragtede mål i Asien og derfor er ekspeditionen – som en af sikkert mange andre uheldige ekspeditioner – blot gået i glemmebogen. Det er derfor kun spredte oplysninger fra deltagerne, der nu må samles op til et sikkert billede af en ekspedition der set med nutidens øjne er særdeles spændende.

Det lidt vi ved om de to deltagere fra dansk side giver et usikkert billede af personerne. I 1474 ser det ud til, at Hans Pothorst har været kaper, der fandt støtte hos grevinde Teda af Østfrisland mens han kaperede engelske og spanske skibe i Nordsøen. Hun oplyser således til Hamburg, at Pothorst den 23. marts har 2 kraveller og et lille skib og ofte søger ind i havne på Østfrisland. I slutningen af året den 23. august meddeler de tyske købmænd i Brügge, at Pothorst har 5 skibe med op mod 200 mand.³¹

Didrik Pining omtales den 1. juli 1479 som lensmand på den syd- og østlige del af Island, mens Torleif Bjørnsen var lensmand på den øvrige del af øen. Efter Christian I.s død udnævnte det norske rigsråd Torleif Bjørnsen til enestatholder på Island, hvorefter Pining tog til København, og den 31. maj 1482 var det ham, der blev udnævnt til enestatholder på Island, hvor han sad indtil 1490.³²

I Christian I.s sidste år hører vi ikke nævneværdigt til flåden. Fra 8. januar 1474 var han på sin store udenlandsrejse, som han først vendte hjem fra i juni 1475, men vi får endnu en spændende oplysning fra et af kongens breve. I 1478 bliver nemlig endnu et af hans skibe omtalt, idet kong Christian efter en ansøgning stadfæster ejerskabet til noget fiskevand i Norge, og brevet er dateret: »in navi nostra dicta BALGERE in Oslo Fjord.«, dvs. på vort skib kaldet BALGER. Få år efter i 1481 døde kong Christian I.³³

Ser vi på udviklingen efter kong Erik af Pommern, kan vi fastslå, at Kristoffer har været nødt til at begynde omtrent forfra med at skabe sig en flåde, da kong Erik tog de fleste af sine skibe med sig til Gotland. Kristoffers optræden overfor hollænderne viser, at det lykkedes for ham, og i 1447 har vi da også navne på en del skippere, som han betaler løn, så det må da også være sandsynligt, at han har haft nogle skibe, der var hans egne. Christian I.s egne orlogsskibe hører vi om gentagne gange og tilmed har han da også fået et »stateligt orlogsskib« foræret af den engelske konge, og endelig har vi også erfaret, at hans egne orlogsskibe overvintre ved »Holmen« i København. Sammen med udskrevne skibe har der været udsendt flåder og i denne forbindelse hører vi om Oluf Axelsen, der ofte optræder som admiral for flåderne, ligesom vi hører om flere kaptajner eller høvedsmænd for skibene. Der kan næppe være tvivl om, at kong Christian I har ejet en orlogsflåde, hvis størrelse vi blot ikke kender.

31. Sven Svensson: Kristian II.s planer om en arktisk expedition i Lunds Universitets Årsskrift 1960 side 161 samt Hanserecesse II, 7 nr. 237 d. 23/3 1474 og nr. 248 d. 13/8 1474.

32. Dipl. Islandicum VI nr. 139 og 208 samt Hansische Geschichtsblätter, 1932 side 162 ff.

33. Repertorium d. 24-30/5 1471, Regesta II,1 nr. 7440 d. 16/7 1478.

Kapitel IV · Orlogsflåden

Gør vi situationen op siden de første spirer til en dansk orlogsflåde må vi desværre erkende, at vi ikke kan give nogen lang liste over de skibe, som kongerne har ejet.

Kong Valdemar Atterdag genoplivede og skabte en ny ledingsordning, men om han selv har ejet skibe ved vi ikke. Vi ser ham derimod bruge ledingsflåden bl. a. i forbindelse med Gotlands erobring i 1361. Endvidere hører vi ikke om, at ledingsflåden bliver udrustet under dronning Margrethe, selvom hun i 1396 understregede ledingspligten. Først med kongerne Erik af Pommern, Kristoffer af Bayern og Christian I ser vi hvordan der gang på gang optræder store flådestyrker, men det er kun sparsomt, hvad vi hører om kongernes egne skibe.

Den første gang vi hører om egentlige kongelige skibe er, da dronning Margrethe i 1384 vil udruste 2 skibe til kamp mod sørøverne og siden i 1398 da hun lover at udruste »tre store skibe med bøsser«. Under kong Erik i 1414 hører vi for første gang om et navngivent skib, nemlig orlogsskibet DEN STORE ARK, der iøvrigt muligvis også er den holk, som kong Erik befandt sig på, da han i 1416 lå med en flåde på 60 skibe. Størstedelen af skibene har sandsynligvis været handelsskibe, der var blevet udrustet af kongen med kanoner og krigsfolk, mens nogle af dem sikkert har været ejet af kongen. Men man kan vel i den forbindelse stille det spørgsmål: »Hvad skal man forlange af et skib, når man vil benævne det et orlogsskib?«

Et kongeligt orlogsskib må selvfølgelig være ejet af kongen, men spørgsmålet er, om et skib, der udskrives til orlog, dvs. for at gøre tjeneste i krig, er et krigsskib, hvis det iøvrigt er udstyret til krig og om en samling af disse skibe kan kaldes en orlogsflåde? Peder Skram og Herluf Trolles flåder bestod i stor udstrækning af sådanne udskrevne skibe, og også i 1600-tallet under Christian IV, Frederik III og Christian V hører vi om private defensionsskibe, som indgår i flådens tal.

De kongelige orlogsflåder var således en blanding af kongens egne skibe og rekvirerede skibe, men selvfølgelig var antallet af kongens egne skibe i forhold til de rekvirerede stærkt stigende i løbet af 1500- og 1600-tallet, men eftersom opgaverne for orlogsflåden derefter også øgedes i antal så man sig nødsaget til allerede under Christian IV at opmuntre private til at bygge skibe, som kunne anvendes af kongen i urolige tider. Vi ser således en udvikling, hvor man fra en flåde, der i størst udstrækning bestod af rekvirerede skibe fra købstæder og højadel, bevæger sig til en flåde, der under Christian IV næsten fuldstændig består af kongens egne skibe. Derpå sker det, at efterhånden som opgaverne er vokset, kommer der en kongelig opfordring til på frivillig basis at bygge skibe, der kan supplere den kongelige orlogsflåde. Også denne udvikling får dog hurtigt en ende, da kravene til orlogsskibene omkring 1700 bliver så store, at det private supplement vanskeliggøres.

Det naturlige spørgsmål må herefter være, hvad man vil kræve af et skib for at skibet er krigsanvendeligt. I 1400-tallet brugte man i alle landes flåder skibe, der til daglig i fredstid gjorde tjeneste som handelsskibe, idet der dengang ikke krævedes specielt udstyr af et krigsskib. Skibet kunne være mere eller mindre anvendeligt på grund af dets størrelse eller sejlegenskaber, men det var derimod afgørende hvor stort et antal krigere, der kunne placeres i skibet. Man søgte nemlig entring og påfølgende nærkamp helst på modstanderens dæk, og det var derfor også en fordel om skibet var specielt indrettet hertil med f. eks. mers eller forkasteller, hvorfra man kunne beskyde fjenden.

Når vi vil vurdere om et skib er krigsanvendeligt som orlogsskib må man desuden se på flere forskellige faktorer alt efter til hvilket formål skibet skal bruges. Det kan være i snævre farvand, i skærgård eller om det mest skal sejle i åben sø. Det vil derfor også være naturligt at se på selve skibets udformning, f. eks. skrogform og alt efter dets opgave også se på dets dybgående og muligvis antal dæk for og agter. Dernæst kommer skibets sejlegenskaber og i den forbindelse dets mulighed for at skyde en god fart samt dets anvendelighed på kryds. Herefter er det som orlogsskib naturligt væsentligt at vide noget om dets armering eller mulighed for placering af større skyts, og endelig spiller besætningens størrelse også en rolle ligesom dets mu-



I Kirkerup kirke ses hvorledes skibsplanker forarbejdes med økse og sav. Her er det dog materiale til Noahs ark. (Foto: Lennart Larsen).

lighed for at transportere krigere, hvilket ikke mindst i 1400-tallet var afgørende. Adskillige af disse forhold kender vi blot ikke noget til for datidens skibe.

De skibstyper, der omtales i 1400-tallet er der desværre ikke nogen nærmere beskrivelse af, således at vi kan fastslå forskellene. De fleste oplysninger må vi hente fra udenlandske kilder, da danske giver alt for lidt. I den første tredjedel af århundredet ser vi, at store skibe omtales som mersskibe eller som der står i 1431: holke, kogger og andre mersskibe. Desuden omtales i samme periode skibstyper som balling, snicke og krejer.

Disse forskellige skibstyper har været kendt og anvendt ikke alene i

Danmark, men i hele Nordeuropa, og vi kan derfor hente viden om dem fra andre lande. Desuden er den marinearkæologiske forskning efterhånden så udviklet i Danmark, at der ofte påvises vrage fra denne middelalderlige periode, som vi her beskæftiger os med, men hvilke skibstyper man har for sig er ikke altid klart. Lad os imidlertid se nærmere på udviklingen af skibstyper, som den kan være sket siden vikingetiden.

Vikingskibene og den tidlige middelalders skibe skal ikke behandles nærmere her, men som baggrund for udviklingen kan vi blot fastslå, at hovedtyperne har været de lette, slanke og elegante langskibe, der var anvendelige til krigsbrug, mens knorren eller knarren, der havde et mere rummeligt skrog var anvendeligt til varetransporter bl. a. fordi det var mere højbordet og vel et bedre søskib. Der findes eksempler på begge disse typer og på andre typer i vikingekibsmuseet i Roskilde.¹

De nærmeste århundreders udvikling kan følges i kirker og på afbildninger i segl fra bl. a. nordtyske og engelske byer. Det fremgår af dem, at alle de nordiske skibe var klinkbyggede, dvs. at den ene bordplanke gik ud over den underliggende fra kølplanken og op til rælingen. Vi ser på illustrationerne, at løftingen agter i skibet efterhånden i tidens løb hæves og udvikles til en art kastel, ligesom der på samme måde opstår et kastel forude i skibet, men her bliver det dog en del mindre. Karakteristisk for disse nordiske skibstyper er iøvrigt den rette og næsten lodrette stævn, der samler bordplankerne fra begge sider.²

Det var de nordtyske havnebyer, der hovedsagelig via hanseforbundet tog sig af handelen i det meste af østersøområdet, og det var derfor her den gamle handelsskibstype udvikledes til *det fartøj, vi kalder koggen*. Nyt ved koggen foruden en udvikling i størrelse var det tillige, at sideroret erstattedes af et stævnrør. I udviklingen hertil ser man på afbildninger en ejendommelig overgangsform. Sagen er, at skibet i første omgang havde bevaret de opstående planker for og agter med dragehoveder, sandsynligvis fordi disse foruden at tjene som udsmykning også havde den praktiske funktion, at de tjente som holdpunkter for stormastens boviner for og agter. På et kalkmaleri i Skamstrup kirke på Sjælland fra ca. 1375 ses således rorpinden fra hækroret svinget rundt om agterstavnens opstående planke. Tilsva-

1. O. Crumlin Pedersen og Olaf Olsen: *The Skuldelev Ships*.

2. Ole Crumlin Pedersen: »Skibe på havbunden. Vragfund i danske farvande fra perioden 600 – 1400« i »Maritime studier tilegnet Henning Henningsen« side 28 ff., Helsingør 1981.



Billedet er fra et engelsk dokument og det viser et søslag i det 14. årh.. Man ser hvorledes de to kogger går tæt på hinanden for at kunne anvende de samme våben, der anvendtes til lands. (Efter *A History of Seafaring ...* ed. George F. Bass, London 1972).

rende ses det på et murrids i Fide kirke på Gotland. I den færdigudviklede kogge er den opstående planke imidlertid væk og rorpinden kan gå ret ind i skibet, mens planken iøvrigt endnu kan findes bevaret fortil indtil den af udviklingen bliver erstattet af et bovspryd. Bovsprydets funktion var således fra begyndelsen at modtage stormastens bovine.

Koggerne finder vi omtalt i den danske flåde i 1431, hvor det nævnes, at kong Erik havde 18 holke og kogger samt andre mersskibe, hvilket vel betyder, at koggerne var tilstrækkeligt store til at bære et mers. Senere under Christian I ser vi, at koggerne også kan regnes til de forholdsvis små skibe, da det i 1454 omtales, at kongen tilreder »2 kogger og andre små skibe«. Det kan dog også forstås som en adskillelse, således at der dels omtales kogger og dels nogle små skibe.

Der kan dog næppe være tvivl om, at den tid nærmer sig da koggernes tid er ved at være forbi. Det er andre og nye skibstyper, der kommer til at dominere. Ligesom der i vikingetiden var flere forskellige skibstyper, som det er påvist bl. a. ved skibsfundene i Roskilde Fjord, således har der naturligvis også været en udvikling, hvor behovet og formålet for skibene gav de mange nye og forskellige typer.



I Skamstrup kirke ses tydeligt det klinkbyggede vikingeskib, hvor sideroret dog er erstattet af et hækror, men man har været nødt til at bøje rorpinden uden om det opstående dragenhoved. Omkring 1375. (Foto: Lennart Larsen).

Det er så heldigt, at man i England har bevaret regnskaber vedrørende den kongelige engelske flåde under Henry IV og Henry V, hvilket vil sige på dronning Margrethes og kong Erik af Pommerns tid, og det kan vel næppe være for dristigt at søge en sammenligning mellem den engelske og den danske flåde. Derfor skal der i det følgende også ses lidt på forholdene i England. Det første vi må konstatere er imidlertid, at der i Henry V.s flåde blot fandtes 2 små kogger på henholdsvis 120 og 220 tons, dvs. ca. 60 og 110 læster, og begge var efter oplysningerne at dømme erobrede skibe. Man har altså ikke selv bygget kogger i England, hvilket kunne tyde på, at koggen var en udpræget østersøskibstype.³

Hansekoggen dominerede da også i Østersøområdet, men den var samtidig særdeles anvendelig til krigsbrug, fordi skibene netop endnu i 1300- og 1400-tallet hovedsagelig var basis for krigere, der blev ført til nærkamp mod andre skibes krigere med det formål at entre mod-

3. Susan Rose: *The Navy of the Lancastrian Kings*, 1982.

På maleriet i Bregninge kirke ses hvorledes begge skibets stævne går ret lige op, som typisk for den gamle nordiske byggemåde, men her er der dog sket en udvikling af skibet, idet der foruden opbygningerne for og agter tillige er påsat et hækror, selvom rorpinden går uden om den opbøjede agterende. Sandsynligvis fra omkring 1375. (Foto: Lennart Larsen).



4. R. Hough: Fighting Ships side 58, Susan Rose side 249, Bjørn Landstrøm: Skibet side 70, 74, 76, 78. Ifølge Susan Rose side 41 er et skibs størrelse angivet i tønder (tons), dvs. antal tønder af Bordeauxvin, som skibet kunne antages at laste. Sandsynligvis beregnet efter målene: dybde x køllængde x største bredde divideret med 100 = tonnage. Ifølge de bevarede regnskaber kan som eksempel nævnes, at koggen *Cog John* på 220 tons har haft 207 tdr. ombord og koggen *Red Cog* på 120 tons havde 4 rejser med fra 111 til 123 tdr. ombord.

standerens skib. Derfor var det tillige en fordel med kasteller for og agter, hvorfra man kunne bekæmpe fjenden før entringen. I British Museum findes et manuskript fra 1300-tallet, der på en særdeles instruktiv måde viser kastellernes funktion under en kamp mellem to kogger.⁴

Efter denne omtale af koggen kan vi i det følgende se nærmere på de forskellige skibstyper, der desuden nævnes i Erik af Pommerns flåde, og vi kan begynde med holken. Dels har hans eget skib *DEN STORE ARK* muligvis været en holk og dels omtales i 1431 den danske flåde som før nævnt 18 holke og kogger. Der er imidlertid forskellige opfattelser af hvorledes holken er udviklet. Den ene teori mener, at holken oprindeligt var knyttet til flodsejls og at denne type var fladbundet og uden køl, klinkbygget og med en enkelt mast. I løbet af 1300-tallet er holken derefter vokset i størrelse og ved slutningen af det 14. årh. var den på størrelse med en kogge, og de mest betydnings-

fulde skibstyper i Nordeuropa skal da have været den franske nef, den hanseatiske kogge og den flamske holk. I løbet af 1400-tallet blev holken mere og mere lig koggen og eftersom skibet byggedes med et større skrog blev også kravet til sejlareal større, så man ikke mere kunne nøjes med en mast, men brugte 3 master. Holken blev da et stort skib, som efterhånden udkonkurrerede koggen i østersøområdet.⁵

En anden udlægning af holkens oprindelse, er fremsat af Bjørn Landstrøm, der mener, at holken er den nordiske betegnelse for middelhavsregionens *karak* eller *carack*. Vigtigt er det da, at benævnelsen *karak* aldrig bruges i de kilder, jeg har gennemgået, hvorimod holke ofte forekommer, og altid som et stort skib. I den danske flåde var det i hvert tilfælde et fornemt skib. Både i 1416 og i 1461 omtales kongens holk som noget særligt, og som nævnt regnes den i 1431 til de større skibe med mers. En *karak* er et stort fyldigt handelsskib, rundgattet som datidens skibe, men kravelbygget, dvs. at bordplankerne lå kant i kant og velkalfatrede. Desuden havde karakken et råsejl på stormasten og agter havde man tilføjet en lille mesanmast med et latinersejl. Nyt er det også, at agterkastellet er blevet længere og at der forude er sat et bovspryd.⁶

De 8 karakker, som den engelske kong Henry V (1413-22) var i besiddelse af, var alle fra middelhavsområdet, idet de var erobrede som priser i den engelske kanal. De tre af dem angives alle til at være kravelbyggede i Genua og erobrede i 1416. 2 af dem på 500 og 550 tons havde blot en enkelt mast, mens den tredje på 600 tons var tomastet. De øvrige 5 var alle erobrede i 1417 og var fra 400 til 600 tons og de havde alle fem hver to master. Ligesom de første blev de angivet som kravelbyggede i Genua.

Karakernes størrelse gjorde dem overlegne i datidens søkampe, og de havde tillige den fordel, at man ombord på dem kunne have et stort antal kanoner. Bemærkelsesværdigt er det imidlertid her, at der kun nævnes disse karakker under Henry V og at der ikke nævnes skibe under betegnelsen holk. Måske kan forklaringen findes hos en portugisisk skibbygger, F. Olveira, der i et dokument fra 1450 nævner, at den portugisiske *karak*, den spanske *nave* og den germaniske holk var meget ens skibe fra det 15. århundredes midte.⁷

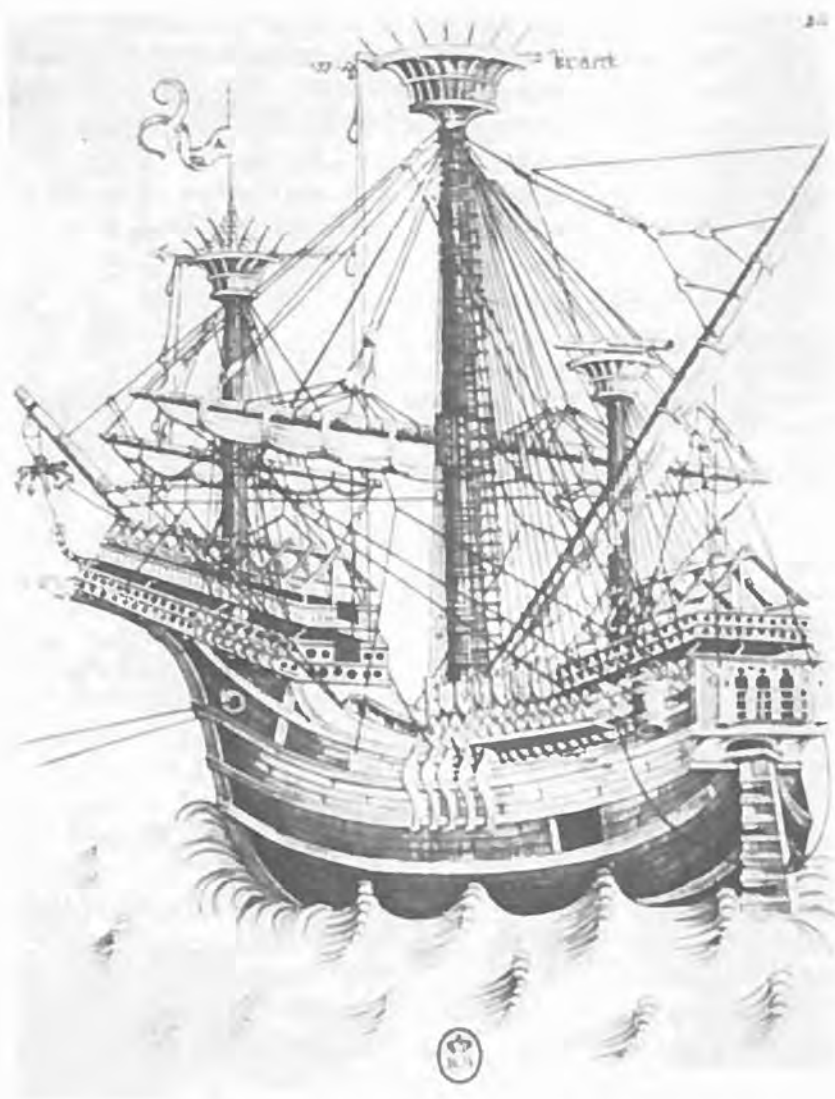
Derimod mener Niels Probst, at der var en afgørende forskel på en

5. Dudzus side 136.

6. Landstrøm side 73.

7. Susan Rose side 43 og 248, Dudzus side 69 og Landstrøm side 94 og 100.

Model af en karak (holk) fra Science Museum efter tegning af den middelalderlige kunstner W.A. Karakken er kravelbygget og ses her med 3 master med mersekurve. I skroget ses desuden en luge til lastning og losning af varer, når skibet er i havn. Skibet er tegnet af den ukendte kunstner W.A., der har udført mange værdifulde skibstegninger i slutningen af det 14. århundrede. (Efter *Sailing Ships. Prints by the Dutch Masters ... Maarssen 1980*).



holk og en karak. Det der har gjort dem ens har blot været størrelsen, for i byggemåden udskilte holken sig på en afgørende måde. Holken havde mindre dybgående, og en væsentlig grund til, at man aldrig hører om karakker i Østersøområdet er ganske simpelt dens store dybgående. De store karakker kunne nemlig ikke passere Øresund, hvorimod holkene, selvom de var af samme størrelse, ikke stak så dybt. Holken var skalbygget og rund i faconen, hvilket gjorde den mere fyldig så den havde mindre dybtgående. Mens karakkens skrog smalner til ned efter er holkens flak meget bredt, og det er ført helt op til hækbjælken. De vigtige forskelle ligger således udelukkende i selve skroget, mens rigning og overbygning stort set var ens. I 1431 omtales, som ofte nævnt, i Danmark 18 holke og kogger samt 24 andre mersskibe. Både holken og koggen havde altså mers. Mers var platforme anbragt på stormasten over råen, og herfra kunne bueskytter have gode muligheder for at beskyde fjendens skibsfolk under kamp. Disse runde mers eller mastekurve ses første gang afbildet på et segl fra Danzig omkring 1400.

En tredje skibstype, der omtales i 1416 og 1461 (her under betegnelsen *bally*) er en *balling*. Den omtales kun nogle få gange i Danmark, men bemærkelsesværdigt nok var det netop denne skibstype, der var den mest anvendte i den engelske flåde under Henry V. Her har man desuden bevaret ret mange oplysninger om disse skibe, og de skulle efter dette være en blanding af nordisk tradition fra vikingetidens langskibe og Middelhavets gallejer. Ballingen kunne således både drives frem med årer og ved anvendelse af sejl. Ballingen var således et let og hurtigtsejlende fartøj, der af samme grund også var meget yndet af pirater. Henry V.s ballinger var fra ca. 25 til 120 tons, og af de 15 ballinger den engelske konge ejede mellem 1400 og 1436 var de 11 med en mast og 4 med mindst 2 master. Alle ballinger var iøvrigt klinkbyggede. Det største af dem, ANE, på 120 tons havde på sine rejser en besætning, der bestod af 1 konstabel, 4 pager og mellem 45 og 140 søfolk alt efter rejsens formål. Det større antal søfolk skulle til, når krigeriske forehavender forestod, idet man da kunne forvente at skulle anvende årerne. Ifølge regnskaberne ved salget af skibene efter 1423 ser vi, at der tilbage på alle skibene både er nogle kanoner, men også spyd, buer og pilekogre.⁸

Det kan synes nok så ejendommeligt, at den skibstype, som efter de

engelske kilder skal være udviklet således at den bl. a. har rod i nordiske langskibe, ikke er hyppigere repræsenteret i Erik af Pommerns flåde. Det kan skyldes, at den som et udpræget rofartøj ikke har haft den samme betydning i de danske farvande. Vi må også huske, at vi hovedsagelig bygger vor viden om den danske flåde på hanseatisk kilder, og her har man måske ikke anset dem for krigsegnede. Hanseaterne bedømte tilsyneladende på denne tid i høj grad flåden efter skibe med mers, og man regnede åbenbart kun de udprægede sejl-skibe.

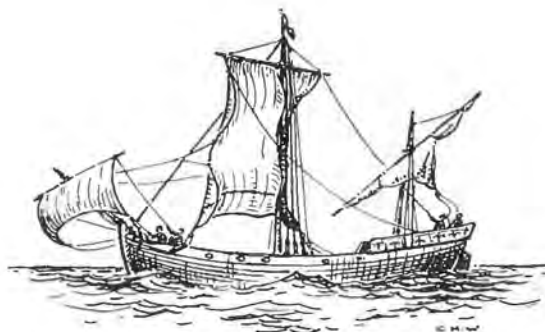
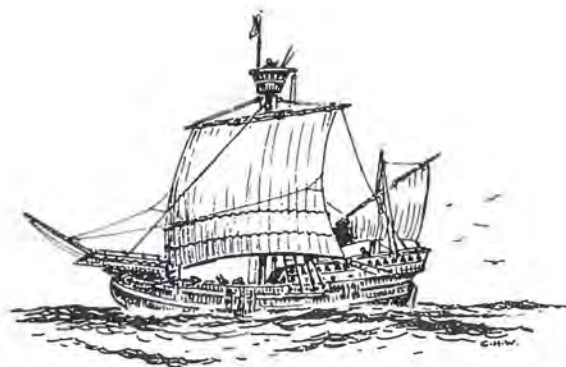
Vi har dernæst *krejerten*, som var et udpræget handelsskib og vel en af de mindre typer, der afløste koggen. Den er hovedsagelig brugt i østersøområdet og har været på op til 120 tons, og når den var tremastet havde den råsejl og et mandskab på 12 mand. *Snicken eller snekken* kender vi ikke meget til, men den hører også til de mindre typer. *Snicken* omtales således i 1429, da der blev samlet en flåde på »100 snicker og robåde«. *Snekken* har sandsynligvis været et let fartøj med en enkelt mast og ligesom ballingen også været anvendelig til roning. Også i 1461 hørte vi, at kong Christian udrustede 2 snicker. Kan snekken og ballingen være den samme skibstype?⁹

Fra Erik af Pommerns senere år og videre i det 15. årh. er der tilsyneladende sket en ændring i hanseaternes vurdering af de store orlogsskibe. Nu hæfter man ikke mere ved mersene, men nu drejer det sig om *forkasteller*. Hanseaterne omtaler således, at i den danske flåde var der i 1435 af 62 sejlere 5 skibe med forkasteller. Desuden nævner de i 1462 endog to af kongens skibe med dobbelte kasteller. Det nævnes ellers ikke hvilken skibstype, der har disse kasteller, men i 1461 er der alligevel omtalt *bardser* med forkasteller. Det er tydeligt, at det er den krigsmæssige fordel ved kastellerne, der er afgørende, og mon ikke våbnet fra disse kasteller er kanoner. Her kan de primitive kanoner, stenbøsser og slanger, få et godt underlag, og selvom skibene nok stadig har mers er disses krigsmæssige betydning åbenbart ikke den samme som før. Ikke alene er det omtalt i 1461, at kongen udrustede 2 bardser med forkastel, men vi får også at vide samme år, at en af bardserne havde 150 krigsfolk ombord, så helt lille kan bardsen ikke være.

En *bardse* angives af nogle til at være lig en barge. En barge er vist på et segl fra Dam i Vest Flandern og er således fremstillet som et

8. Susan Rose side 42 ff. og 250.
og *Mariners Mirror* 1956.

9. Dudzus side 148.



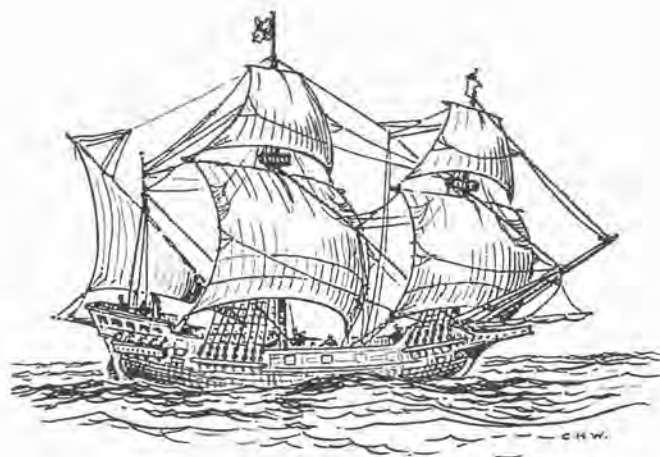
lastskib, der menes at svare til en *buzzo* eller *busse* fra Middelhavet i samme periode. Andre mener, at en barge blot er en lastbåd, der udelukkende drives frem ved årer, og iøvrigt med tiden blot udvikler sig til at være en skibsbåd, som f. eks. en båd anvendt af chefen til ceremonielt brug. Det sidste passer i hvert tilfælde ikke på de bardser, der er omtalt i 1461, da disse absolut må være blandt de store skibe. Det er iøvrigt et spørgsmål, om det ikke også er 6 bardser som kongens flåde erobrede i 1454, selvom der i hanseaternes beretning står: »busser«. Det er således meget vanskeligt at afgøre, hvad bark, barge, busse og bardse er. En barse og en busse må dog være to forskellige skibstyper, da de nævnes side om side af lybeckerne, der i 1447 vil afsende en bardse og en budse, altså to forskellige skibe.¹⁰

De større skibe er sandsynligvis også i øget udstrækning blevet forsynet med større og større kasteller, der har været særdeles brugbare til krigsformål og for så vidt også nyttige for handelsskibene, da man jo i datiden måtte regne sørøveri som en erhvervsrisiko, som ingen stat kunne dæmme helt op for eller afskaffe. Når de hanseatiske oplysninger om den danske flåde imidlertid til stadighed – og sikkert som et truende træk – fremhæver forkastellerne kan man jo dels undre sig over hvorfor mers slet ikke mere omtales og hvorfor der ikke omtales agterkasteller. Når mersene ikke omtales kan det skyldes, at de nu er så almindelige, at det ikke er betydningsfuldt at nævne og desuden kan det være fordi bueskytterne i mersene ikke mere var så

Tegninger signeret C.H.W., alle fra en artikel af Morton Nance og viser :
 1. det første udviklingstrin af skibet med mers på stormasten og en mesanmast. Man kan endvidere lægge mærke til opbygningen for og agter.
 2. viser hvorledes en »balling« muligvis har set ud. Skibet har fået et sprydsejl og der er ingen mers ligesom der heller ikke er nogen opbygning fortil. Skibet er tydeligt lettere i konstruktion, og det har også været muligt at ro det.

10. Susan Rose side 41 og 251 og E. Keble Chatterton: *Sailing Ships and their Story*, side 145, 155 og 156, *Hanserecense II*, 3 nr. 304 d. 9/9 1447.

11. Dudsus side 100.



3. Her har vi en udvikling af sejla-
realet, idet der nu både er tilføjet en
fokkemast og agter en bonaventure,
og det kan bemærkes, at denne mast
med mesanmasten begge har de tre-
kantede latinersejl, mens der er råsejl
på de øvrige master. Desuden er ski-
bet nu blevet så stort, at det også har
en jolle.

4. På dette skib fra omkring 1530
ses, at fokkemasten er vokset og både
den og stormasten har fået topsejl.
Der er også mulighed for et sprydsejl.
Skrøget er blevet større og i skibssiden
er angivet firkantede kanonporte.

frygtede. Hvad agterkastellerne angår kan det muligvis hænge sam-
men med, at de kanoner, der var ombord på skibe med kasteller, altid
var anbragt i forkastellet. Man angreb jo frontalt og havde derfor ka-
nonerne forude, mens det tilmed ville være upraktisk at have anbragt
kanoner agter bl. a. af hensyn til skibets styring.

Af de skibstyper vi endnu mangler at se lidt nærmere på er bl. a.
everen. Den er muligvis af frisisk oprindelse og har været et mindre
skib, der blot sejlede af en enkelt mand. Den udvikler sig dog i
størrelse til en rummelig båd uden køl, men på helt op til ca. 100 tons.
I den danske flåde ser vi den omtalt som et mindre fartøj, og i 1462
omtales den netop som stor, da den omtalte *ever* var på 30 til 40
læster (en skibslæst = ca. 2 tons). Til sidst kan nævnes en *spinasse*, der
omtales i den danske flåde i 1461, men hvad betegnelsen dækker over
kan ikke siges. Navnet minder om en pinasse, men en sådan kendes
først ca. 100 år senere.¹¹

Blandt de større skibe fra Christian I.s tid må til slut nævnes *kravel-*
lerne, der første gang omtales i den danske flåde i 1474. Denne nye
skibstype er meget omtalt, men vi ved i virkeligheden ikke, hvorledes
den er opstået. Kravellen var et slankt og velsejlende fartøj, og Mid-
delhavets kravel havde et kravelbygget skrog med 2 eller 3 master og
latinersejl på dem alle. Omkring midten af 1400-tallet havde kravel-
typen bredt sig til Frankrig og Nederlandene. I østersøområdet hører
man første gang i 1462 om en kravel både fra Danzig og Königsberg.

Den portugisiske prins Henrik Søfareren brugte også kraveller til sine opdagelsesrejser langs Afrikas kyst, og Columbus havde 2 kraveller med sig vestpå.

De nordeuropæiske kraveller havde råsejl på stormast og fokkemast og blot latinersejl på mesanen. Udviklingen fremover omkring år 1500 skete tilsyneladende hurtigt, idet der næppe er gået mange årtier før der kommer merssejl både på stormast og fokkemast, og under bovsprydet sættes desuden et lille råsejl, blinden. I det hele taget kommer 1500-tallet til at vise nye skibstyper, der med de indbyggede kanonporte bliver helt anderledes end 1400-tallets skibe. Vi skal helt op til det 19. og 20. århundrede for at finde en tilsvarende enorm udvikling i skibbygningskunsten. *Tiden her fra ca. 1480 og 100 år frem kendetegner et nybrud for søfart, for skibbygningen og dermed for alt liv til søs.*¹²

Efter at have set hvilke skibstyper, der har været anvendt i Danmark i 1400-tallet, må det være af betydning at se, hvad man i vore dage har fundet af skibsvrag fra denne tid. Desværre er det ikke mange, der er daterede til 1400-tallet, men der må ligge nogle 1400-talsvrag ved Anholt, da der her med års mellemrum er fisket kanoner op fra forskellige vrag. Det første Anholtfund blev gjort i 1846-47 NV for øen. Da fiskede man 8 kanoner op, og i 1910 fandt man yderligere en 1400-talskanon fra et vrag. I 1937 og 1950 opfiskedes ialt 6 kanoner fra Frederik II's tid og og fra 1600-tallet. Derefter fandt man i 1942 atter en 1400-talskanon i et vrag S for Østerrev, og i 1963 kom igen en kanon fra 1400-tallet til syne. Denne sidste er den eneste, der er havnet på Orlogsmuseet.

Interessant i denne forbindelse er det at se udgravningsrapporten fra 1847, hvor man havde dykkere nede ved vraget. Det oplyses her, at vraget var af egetræ og at « der lå 4 kanoner på hver side af skibet med de sværeste ved for- og agterstavnen. Under dækket var 3 rum. I det agterste rum lå stangkugler af smedet jern simpelt og groft forarbejdet. I det forreste rum fandtes stenkugler af forskellig størrelse, af hvilke kun få stykker blev optaget. I det midterste rum lå en stor del menneskeben, støvler og sko af læder, hvoraf dog ingen medtoges. I samme rum fandtes et tinbæger og en liden tintallerken, måske en kalk og disk. Muligvis har dette rum været lazaretlokalet.»¹³

12. Dudsus side 66 og Landstrøm side 107

13. Rapport i Nationalmuseet 2. afdeling nr. 21552.

Det, der har betydning for os, må være at konstatere om skibet muligvis har haft for- og agterkastel og hvor mange master skibet har haft og det oplyses der ikke noget om. At der gættes på grundlag af fundet af en kalk og disk, at rummet skal være lazaret, er nok tvivlsomt, men noget nærmere om skibstypen får vi ikke at vide før nutidens arkæologer har genfundet vraget og beskrevet det nærmere. Bemærkelsesværdigt er det iøvrigt, at de sværeste kanoner angives at være fundet ved for- og agterende, da man i England har konstateret, at de sværeste kanoner stod midtskibs og de lettere i kastellerne. Det kunne så tyde på, at der ingen kasteller er på Anholtvraget. Nogen tidsbestemmelse af vraget kan sikkert heller ikke gives før man får set nærmere på de støvler og sko, tinbæger og tintallerken, der også fandtes. Vragdykkerne har i 1847 anslået skibet til at være fra 1350-1400, men mon vi ikke nærmere skal placere det i 1400-tallet.

Udover at der skete en ændring af skibstyper omkring 1500 var det desuden en væsentlig sag, at der udvikledes et nyt våben, nemlig *bøssen eller kanonen*, som vi i vore dage kalder den. Første gang man hørte om kanonens medvirken i et slag er i 1346 under slaget ved Crecy i forbindelse med den engelsk-franske hundredeårskrig. Disse første kanoner har vel været som den bøsse, der er fundet ved Lohult i Skåne. Den ligner mest en flaske med en rund bund, og dens ildkraft har nok været mere frygtindgydende og skræmmende end virkningsfuld.

Disse bøsser er blevet afløst af en art bagladeskyts, som dem der er fundet i vrageene ved Anholt. Bøsserøret er konstrueret af lange jernstænger, der er bundet sammen af jernringe ligesom staverne og båndene i en tønde. Bag til var der plads til et kammerstykke med krudtkammer. Bøsserne har som det fremgår af rapporten fra Anholtfundet dels anvendt runde sten og dels stangkugler af smedjern. De sidste har vel været anvendt mod de fjendtlige skibes rigning. Bøsserne blev lagt i en lang firkantet tømmerstok som underlag og surret fast hertil med metalbånd. Hvorledes dette underlag har fungeret ombord i skibene er ikke klart. En teori om, at tømmerstokken har haft hjul, kan i hvert tilfælde først have værdi, når kanonen skulle bruges i en kanonport, og en sådan udvikling sker først da man sætter kanoner under dækket og har formået at konstruere vandtætte kanon-

porte. Som tidligere nævnt er den første gang, hvor bøsser omtales på skibe i Danmark i 1398, da dronning Margrethe lovede at stille med 3 skibe med bøsser til bekæmpelse af sørøveriet.

Det er mærkeligt nok sjældent, at man i løbet af 1400-tallet hører om bøsser på skibene, selvom de ganske sikkert har været der, og ligeledes hører vi også kun sjældent om de folk, der lavede dem eller betjente dem før vi når op til slutningen af århundredet, hvor kilderne er flere. De fundne bøsser findes i dag på Tøjhusmuseet, Orlogsmuseet og på Nationalmuseet. Kaptajn O. Blom undersøgte for ca. 100 år siden de daværende fund af bøsser og opstillede følgende typer fra 1400-tallet: smedejernsstykker eller skærmbrykkere, der anvendte 5–10 punds stenlugler og var omkring 3 meter lange, mens smedejernsslanger eller barsler brugte jernlugler på 1½ – 7 pund og jernskerpentiner der brugte blylugler på blot ⅔ pund. Tilsvarende fandtes der støbejernsstykker med stenlugler på 9 – 13 pund samt støbejerns falkonetter eller barsler til 1 punds jernlugler.¹⁴

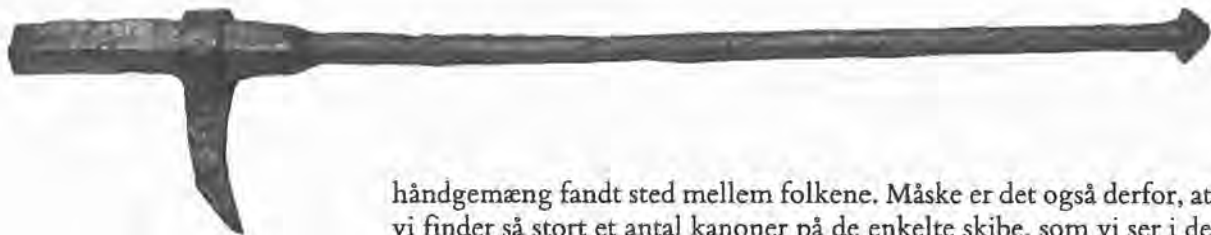
Fra det omtalte Anholtfund fra 1847 stammer 3 smedejernsstykker, skæftede og med løst kammers med en kaliber (dvs. vægten af den kugle, der sandsynligvis har været brugt) på 10 pund, 5 pund og 5 pund. Den ene 5 punds kanon er i Nationalmuseet. Desuden var der 5 smedejernsslanger, hvoraf de to med kaliber 7 pund og 2 pund foræredes til czaren i Rusland, medens de øvrige på 3 pund, 2 pund og 2 pund findes i Tøjhusmuseet. Foruden disse er en 2 punds smedejernsslange fisket i 1963 og overgivet til Orlogsmuseet.¹⁵

Bøsserne var ikke fast tilbehør på skibene, men bragtes ombord på dem, når der var behov derfor. Det må her tilføjes, at dette behov kunne være ret konstant på grund af det til tider ret udbredte sørøveri. Dog ser vi, at når man virkelig ville hamle op med sørøverne var det nødvendigt, at der også kom krigsfolk ombord til entring og til den almindelige nærkamp. Datidens bøsser eller kanoner var i begyndelsen et supplement til krigsfolkene, men ikke en erstatning, da kanonernes lugler næppe formåede at gennembore modstanderens skibssider. Dens vigtigste formål har været at bekæmpe folkene på skibene. De kunne anvendes til at rydde et dæk, men skudhastigheden har ikke været stor, da ladningen af kanonerne har taget en vis tid, selvom man havde flere færdigladede kammerser til hver kanon. Man har derfor næppe nået at bruge våbnet ret mange gange før det egentlige

14. Otto Blom side 17 – 24.

15. Ole Schmidt: Anholtkanonen i Nationalmuseets Arbejdsmark 1974 og Frank Howard: Early Ship Guns i Mariners Mirror 1986. Der er desuden i april 1990 opfisket en lignende kanon øst for Neksø på Bornholm.

16. Laughton side 166, 246–247, 272 og 275.



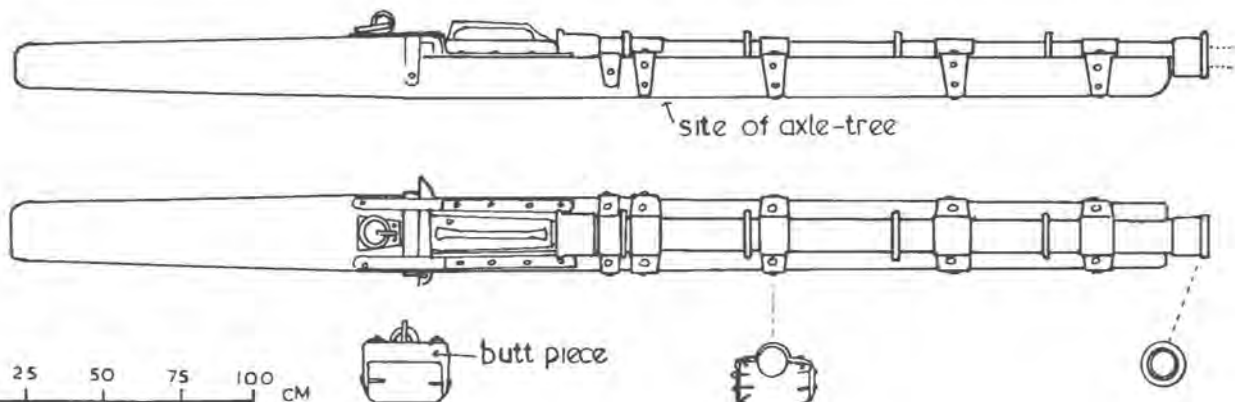
Vedelspangbøssen fra begyndelsen af 1400-tallet må vel nærmest betegnes som et håndvåben.

håndgemæng fandt sted mellem folkene. Måske er det også derfor, at vi finder så stort et antal kanoner på de enkelte skibe, som vi ser i de engelske kilder.

I England har Mr. L.G.Carr Laughton studeret de tidlige skibskanoner og er kommet til den konklusion, at i 1480-erne har der været forholdsvis tunge kanoner på selve skibsdækket og små kanoner i begge kasteller. Desuden viser de bevarede engelske regnskaber, at skibet *MARY OF TOWER* på ca. 600 tons (ca. 300 læster) havde 58 kanoner med 140 kamre og *GOVERNOR* af samme størrelse havde 70 kanoner med 265 kamre. I England benævnes de samme kanoner, som vi finder i Danmark for »stoneguns«, »slings« og »serpentes«. Det store antal kanoner på datidens skibe er endnu mere udtalt i 1495, hvor regnskaberne vedrørende *THE SOVEREIGN* også på ca. 600 tons har en fordeling af ialt 141 kanoner således at der på øverste dæk var 76 kanoner, idet der stod 24 skerpentiner under forkastellet, 20 stenstykker i kulen og i agterkastellet var der 11 stenstykker og 21 skerpentiner. Herudover var der 16 skerpentiner oven på forkastellet, og på dækket over agterkastellet var der 25 skerpentiner samt 20 skerpentiner på hytten (dvs. at skibet har haft det hanseaterne kaldte dobbelt agterkastel) og endelig 4 skerpentiner agter.¹⁶

Hvad angår den danske flåde er det i hvert tilfælde sikkert, at dronning Margrethe havde kanoner på sine skibe i 1398 og vi hører atter om kanoner i 1428, da hanseaterne belejrer København. Da anvendes der kanoner både af hanseaterne og af danskerne, der bruger dem til søs i havnen.

Kanonerne var ikke større end at de nemt kunne placeres på de handelsskibe, som kongen rekvirerede fra købstæderne eller lensmændene, og herudover har kongen også haft et antal skibe, som var hans egne, og hvor kanonerne måske var anbragt mere permanent. Kongens skibe har ligesom de udskrevne skibe sandsynligvis været anvendt både til transport af varer og til krigsbrug, således som det også var tilfældet med den engelske konges skibe.



Når vi skal se lidt nærmere på, hvorledes flåden som sådan har været omtalt i 1400-tallet kan det først og fremmest nævnes, at Erik af Pommern i 1416 opererer med en flåde på 60 skibe og vi hører tilmed om kongens egen kongelige holk. I 1428 skriver hanseaterne, at kongen har en flåde af overmåde store skibe og velbemandede samtidig med, at de omtaler Danmarks kækkeste høvedsmænd, der brød blokaden af København. Desuden hører vi, at kongen i 1431 har kogger og 24 andre mersskibe, dvs. ialt 42 større skibe, der kan indgyde respekt, ligesom de 62 sejlere i 1435 af hvilke 5 har forkasteller.

Da vi må antage, at Erik af Pommern er sejlet bort til Gotland med kernen i flåden må hans efterfølger Kristoffer ty til et nyt middel for at skaffe sig skibe, der er anvendelige til krigstjeneste. Han beslaglægger ganske simpelt nogle af de bedst egnede skibe, der passerer Øresund. I 1440-erne har Kristoffer sikkert flere gange skaffet sig orlogsskibe ved at beslaglægge passerende handelsskibe, men det kan trods alt kun have været til midlertidigt brug. I 1453 træffer hans efterfølger Christian I en direkte aftale med Holland, Zeeland og Vestfrisland om ret til at beslaglægge deres skibe, når han har brug for det, og vi hører da også fra hanseaterne, at kongen i 1454 lader alle de arresterede skibe lave om til orlogsskibe. Det kan derfor ikke undre, at kongen i 1456 fastslår, at det er en gammel sædvane. Det er i hvert tilfælde sædvane fra 1440.

Tegning af en af »Anholtkanonerne» på Tøjhusmuseet, en såkaldt slange til 0,8 kg kugler. Fra Frank Howard »Early Ship Guns» i Mariners Mirror 1986.

Vi får ikke at vide, hvor mange skibe kong Christian I selv har ejet, men nogle må han have ejet. I vinteren 1464-65 har han i hvert tilfælde nogle af sine egne skibe liggende ved Holmen i København, og i 1468 får han forærende »et stateligt orlogsskib af kong Edward IV af England. Desuden udsteder han i 1471 et brev på »vort eget skib« (navi nostra prope) samme år som han sejler til Stockholm med en

Bagenden af løbet på kanonen, hvor kammersets tud passer ind i.



Kammers med hank og fænghul synligt til at indsætte bag i kanonløbet. Begge fotos af Niels Erik Jehrbo fra Ole Schmidt: Anholtkanonen i Nationalmuseets Arbejdsmark 1974.



flåde på 70 skibe. Selvom de fleste vel har været udskrevne skibe har nogle af skibene nok været hans egne. Det kedelige er blot, at vi ikke ved hvor mange skibe han har ejet. Vi har fra Erik af Pommerns og Christian I.s tid navne på ialt 4 kongelige skibe: DEN STORE ARK, ROSENKRANZEN, VALENTIN og BALGER.

Når man hidtil har betegnet kong Hans som skaberen af den danske orlogsflåde kan det kun bygge på, at kanonerne under hans tid udviklede sig så meget, at man også placerede dem fast ombord på skibene, og at skibene derfor byggedes hertil med de ændringer i skrog og konstruktion, der nødvendiggjorde dette forhold.

I England er man iøvrigt i den lykkelige situation, at man har bevarret regnskaber og skibslisters fra slutningen af 1400-tallet, hvor vi i Danmark skal være heldige, når man finder oplysninger om orlogsflåden fra begyndelsen af 1500-tallet. Medens vi i ret stor udstrækning har måttet hente vore oplysninger om skibstyper og kanoner fra England, så må vi hente vor viden om de sømilitære begivenheder i kilder fra hansestæderne, Sverige eller Nederlandene, mens det kun er i ringe omfang at breve og dokumenter i Danmark kan fortælle os noget om søen og begivenheder på havet. Dette kan give en skævhed i billedet, når vi mangler navne på både danske søfolk og på danske orlogsskibe, og når begivenhederne iøvrigt er ret prægede af fjendens beretninger.

Kapitel V · Den første skibsliste

Fra kong Hans tid begynder kilderne at flyde lidt rigeligere. Vi har bl. a. nogle af de første regnskaber, der kan fortælle os lidt om skibene. I 1481 aflægges der således regnskab for dronning Dorothea, og i dette loves det, at *bardsen* skal blive gjort rede med alt tilbehør, og man har hertil modtaget 2 læster kabelgarn, 4 ankre, en mast til *bardsen*, 27 fade osmund (jern) til smedene og desuden er der givet 200 rhinske gylden til aflønning af folkene samt 30 mark til smedene, der kom til skibene. Der er yderligere købt sejl for 200 mark og tømmer for 50 mark, idet der forud er givet 88 mark til tømmer. Endelig lover man også at gøre holken klar for 1748 mark og 300 rhinske gylden til folkene. Det synes her ganske klart, at de to omtalte skibe, *bardsen* og *holken*, begge tilhører kongen, men desværre får vi ikke noget navn på dem.¹

Kong Hans var ganske vist hurtigt blevet godkendt som konge af det danske og det norske rigsråd og desuden blevet kronet begge steder, men med hensyn til Sverige var forholdet som det havde været for hans forgængere. I det svenske rigsråd var meningerne delte. Der var kræfter i rigsrådet, der ønskede unionens genoprettelse, men rigsforsstanderen Sten Sture trak forhandlingerne i langdrag i årevis. Sagen var fremme i 1483, 1487, 1495 og endelig i 1497. Kong Hans tog det forholdsvis roligt, men i hver af disse år ser vi dog, at han har udrustet sin flåde, og vi får derved lidt oplysninger om den. I 1483 drøftedes problemet i Halmstad, og selvom der her udformedes en håndfæstning som principielt omfattede alle tre lande blev Hans kun konge i Norge og Danmark. Den svenske adel var ikke udelt tilfreds med Sture, og lensmanden på Gotland, Iver Axelsen (Thott), søgte endog at få sin svigersøn, Arvid Trolle, indsat i stedet for Sten Sture. Det mislykkedes og forholdet mellem de to var herefter absolut ikke det bedste i de følgende år. Da Sten Sture i 1486 indkaldte Iver Axelsen til møde i Linköping turde denne ikke møde frem.

1. Galster side 73-74

Arild Huitfeldt skriver om de følgende begivenheder: »Da her udi Danmark blev udrustet en armada mod Gotland blev hr. Iver Axelsen, som derom var advaret af hans venner her i Danmark, til sinde at overlade Gotland igen her til Danmark, og som kong Hans med samme skibsflåde lå under Dragør kom hr. Ivers skrivelse til ham, han ville overlade Gotland til ham.«²

Til udrustningen af denne flåde kender vi imidlertid en hel del mere. Den 7. marts 1487 indkaldte kongen således lensmændene med skibe til at komme til København og med fuldt udrustet mandskab samt med »kost og spisning til St. Michels dag«, den 29. september, for at følge kongen i rigets tjeneste. Den 30. april skriver kongen endvidere til Danzig, at han på grund af den store ufred i Østersøen beder Danzig om at hjælpe med et eller to velbemandede skibe og sende dem med det allerførste til Bornholm for at møde kongens skibe, og den 20. maj beretter Lübecks foged i Skåne hjem til rådet i Lübeck om kong Hans rustninger til en ekspedition til Gotland. »Her forsamles meget herskab og mange folk.« »Pining sejlede ud fredag den 18. maj med 6 skibe fulde af folk. Der var tre herrer med: Erik Åkeson, Johan Fiksen og Grube.«³

Mest bemærkelsesværdigt er det imidlertid, at vi her for første gang har et regnskab bevaret, hvoraf det fremgår hvilke skibe, der deltog i togtet til Gotland. Det var følgende:⁴

DAVID, der sandsynligvis var det skib, hvorpå kongen befandt sig, idet der her i modsætning til de øvrige skibe angives lønninger til både en dugsvend og en kældersvend samt en knægt i bagerset og en knægt i stegerset. Det må også have været det største skib, da besætningen her er større end på de øvrige skibe. Foruden skipper Karsten angives der at være følgende skibmænd, nemlig en styrmand, en høvedsbådsmand, en tømmermand samt 37 mand, der kaldes pøtkere og vel må være almindelige bådsmand samt en knægt. Pøtkerne og knægten fik hver 3 mark i løn pr. måned og de øvrige 4 mark undtagen skipperen, der fik 10 mark. Dugesvend og kældersvend fik hver 2 mark og de to knægte i bagerset og stegerset fik hver 1½ mark. Herudover var der på DAVID en skriver, hvis løn var 8 mark. Der er således 41 egentlige skibmænd.

2. Huitfeldt side 990.

3. Will. Christensen, Missiver d. 7/3 1487 København, Danske Magasin 3 rk. bd. 3 side 275 og Hanserecesse III, 2 nr. 138 d. 30/4 1487 og nr. 140 d. 20/5 1487.

4. Danske Magasin 4 rk. bd. 1 side 72-87.

GRIFPEN var også et af de større skibe. Her angives først skipper Tønnius, men siden er det skipper Henric Snycke. Herudover er der Gerd Friis som høvedsbådsmand, en styrmand og en tømmersmand samt 25 pøtkere, en knægt og 2 skibsdrenge. Lønningerne er som før nævnt, og de to skibsdrenge får hver 1½ mark. Her er der 30 egentlige skibsmænd.

CHRISTOFFER hører vel til et skib i middelstørrelsen. Skipperen hedder Hans Grothe og høvedsbådsmanden hedder Peter Krøgher. Herudover er der blot givet løn til 19 pøtkere, en knægt og en skriver.

MICHEL SKOTTES KRAVEL er af omtrent samme størrelse efter mandskabet at dømme. Her er foruden skipper, styrmand, høvedsbådsmand og tømmersmand ialt 14 pøtkere og 1 knægt.

HOLKEN har Werner Bøselman som skipper og Henric Soltman som høvedsbådsmand. Desuden er der Claus tømmersmand, en styrmand, 11 pøtkere med 3 mark i løn, en med 3 mark 4 skilling, og en pøtker med blot 2 mark i løn.

DEN GULE KRAVEL har Hans Beckman som skipper. Herudover er blot nævnt Steffen Bløme, hvis funktion ikke er angivet, samt 13 pøtkere og en knægt. Der må dog også her have været de øvrige underofficerer, som er omtalt ved de foregående skibe, men af en eller anden grund er de ikke anført.

AXELS KRAVEL er nok noget mindre. Her kender vi blot høvedsbådsmanden Niels Bossen, en tømmersmand, 9 pøtkere og en knægt.

DUGEREN er vel af samme størrelse. Skipperen får her blot 8 mark i løn og styrmanden 4 mark. Herudover er der 8 pøtkere, hvoraf en af dem blot får 1½ mark i løn.

SNEKKEN er også et mindre skib. Her nævnes blot 4 pøtkere med 3 mark i løn og en pøtker med 1 mark i løn.

SKYTTERNES KRAVEL er blot omtalt med Henric Jensen som styrmand.

BARKEN er omtalt i forbindelse med Didrik Pining, der skal give 600 mark til »solderne« og båds mændene for 2 måneders løn, og desuden nævnes, at han skal videregive 44 mark til Pothorst, som betaling fra kongen for det sølv, han har købt af ham.

BARSEN nævnes blot med en skipper, der får 10 mark i løn.

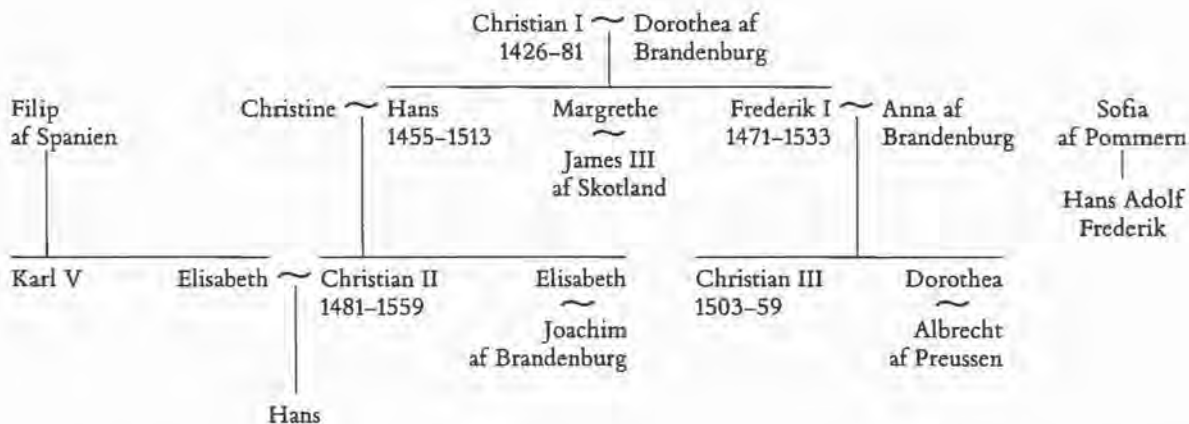
Vi kan nok ikke endeligt vurdere skibene efter det antal skibmænd, der har været opført på regnskabet, for vi ved jo, at både bardsen og holken må regnes til de større skibe, men her nævnes blot nogle få besætningsmedlemmer. Vigtigt er det imidlertid, at vi her for første gang har ikke færre end 12 navngivne skibe med en større eller mindre omtale af deres besætninger, selvom der blandt skibsnavnene er nogle, der tilsyneladende blot angiver en skibstype. Regnskaberne viser imidlertid også en enkelt udgift til andre end kongens skibe, idet der omtales en udgift til skipper Werneches holk, der fulgte kongen til Gotland. Desuden får vi at vide, at kongen har givet 300 mark til »rytterne for en andel i en kravel min herre købte af dem i København.« Mon det skulle være SKYTTERNES KRAVEL?

Den foranstående liste har sandsynligvis været kongens egne skibe, idet der deltog mere end dobbelt så mange andre skibe i ekspeditionen til Gotland. Ifølge »Danziger Chronik« skal kongen have haft 29 skibe med på togtet, mens den svenske Rimkrønike opgiver 40 store og små skibe.⁵

Iøvrigt fortæller regnskaberne, at GRIFFEN måtte repareres for en læk, mens den lå i Garbehavnen på Gotland. Det kostede 2 mark til 2 tømmermænd.

Mon det er for dristigt at udkaste den teori, at de skibe, der har et egennavn er bygget af kongen selv, mens de andre er købt eller erhvervet til kongen på anden måde, og at nogle af disse skibe har fået deres betegnelse efter deres oprindelse eller deres brug. Det vil således sige, at DAVID, GRIFFEN og CHRISTOFFER har kongen selv fået bygget, mens AXELS KRAVEL, MICHEL SKOTTES KRAVEL og SKYTTERNES KRAVEL henviser til erhvervelsen eller fordi skytterne er ombord på den

5. Danske Magasin 4 rk. bd. 1 side 172-179, Weinreich: Danziger Chronik, 1855, samt Styffe IV side LXXV - LXXVI.



Slægtstavlen viser Christian I.s efterfølgere og deres forbindelser til de fremmede kongehuse. Man ser således kontakten til det skotske kongehus samt Christian 2.s forbindelse via sin dronning til kejser Karl V og Fredrik I.s forbindelse til Brandenburg og Preussen.

sidstnævnte kavel, og Michel Skotte er skipper på den anden kavel, og hvad den førstnævnte angår, så forekommer der i regnskaberne en skipper Axel Detlefsen uden at det angives, hvor han er skipper, og ham kan vi da placere på AXELS KRAVEL. De resterende skibe er karakteristiske på anden måde som: DEN GULE KRAVEL, BARDESEN, HOLKEN, SNEKKEN og BARKEN, hvorimod DUGEREN er mindre gennemskuelig.

Desværre omfatter dette regnskab blot lønninger, og vi får derfor ikke noget at vide vedrørende skibenes udrustning, master, sejl m.v. og heller ikke angående deres bevæbning med skyts.

Da kong Hans personlig kom til Visborg overlod Iver Axelsen efter forhandling slottet og dermed øen Gotland til kongen, og den omstridte ø var dermed atter forenet med Danmark. Kort efter mødtes kongen og Sten Sture på nordspidsen af Øland, og her enedes man om, at Iver Axelsens anden fæstning, Borgholm, og Øland skulde overlades til Sten Sture.

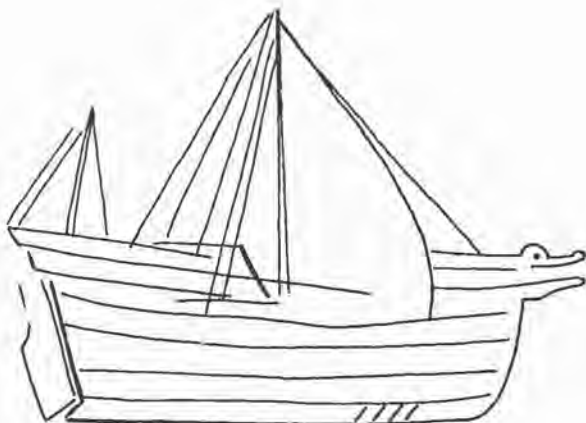
Selvom forholdene nu synes mere ordnede og fredeligere kunne man dog stadig finde sørøvere og kapere i de nordiske farvande. I februar 1485 sendte kong Hans meddelelse til Danzig om, hvad han havde foretaget sig mod junker Jakob af Oldenborgs sørøverskibe, og i maj måned samme år hører vi tillige om en forhenværende bøsse-skytte, mester Matz, der driver sørøveri med en snekke. I denne for-

bindelse må det nok nævnes, at hanseaterne under Christian I havde haft nok så frie udfoldelsesmuligheder i Norge, og kongen havde ikke støttet det norske rigsråds klager over dem. Dette ændredes imidlertid totalt under kong Hans, der ophævede hanseaternes monopolhandel, og uden at kaste sig ud i en regulær krig med hanseaterne udnyttede kongen kapere mod de hanseatiske skibe. En gammel sag fra 1455 er vel typisk, fordi Christian I dengang ikke havde taget sig af den. Dengang havde der været en åben fejde mellem hanseaterne og hovedsmanden i Bergen Oluf Nilsson, og det var gået så hårdt til, at ikke alene var Oluf Nilsson blevet dræbt, men tillige hans bror Peder Nilsson samt biskop Thorleif og flere andre. Da Axel Olofsson var blevet voksen beklagede han sig til kong Hans over at drabene af hans far og de andre aldrig var blevet hævnnet eller erstattet. Han fik da i 1489 tilladelse til at udruste kaperskibe, som skulle tage hanseatiske skibe, og også hans søster, der var enke efter Nils Brahe på Vanås i Skåne, fik tilladelse til at udruste kapere. Blandt disse kapere nævnes Bertram Hoike samt brødrene Jakob og Henrik Huninghusen. Efter at de havde haft held med sig i nogen tid og skadet den hanseatiske handel lykkedes det endelig den 31. december 1490 at få et forlig i stand med de hanseatiske købmænd. De gik ind på at betale 7000 danske mark i erstatning til Axel Olofsson.⁶

Heller ikke i sin strid med England holdt kongen sig tilbage for at bruge kapere, men det er naturligvis et spørgsmål om man kan kalde det kapere, når kongen udruster krigsskibe mod sin fjende. Der er en klar forskel mellem sørøvere og kapere, idet de sidste er anerkendte af kongen, men forskellen mellem skibe lejede til orlogsbrug og kapere udsendte af kongen kan vel være mere uklar. Kong Hans førte således i sit første tiår som konge en art uerklæret krig mod hanseaterne og englænderne. Striden med englænderne drejede sig om fiskeriet omkring og handelen på Island, som englænderne i længere tid helt havde domineret og behersket. Også her ville kongen give sine egne undersætter en fortrinsstilling, men samtidig ville han dog gerne stå på en god fod med englænderne for at kunne bruge dem imod hanseaterne. Da desuden sørøveruvsenet var taget til ønskede kongen at få det standset med sin egen sømagt. Arild Huitfeldt skriver herom: »På grund af den ufred til søs, der herskede i de nordiske have med fribyttere udrustede kong Hans nogle orlogsskibe, hvilket har be-

6. Styffe IV side LXXXIX – XCI, Huitfeldt side 999, Hanserecesse III, 2 nr. 335 d. 19/3 1490, nr. 440 d. 31/12 1490, Weinreich: Danziger Chronik side 33 og 68, Hanserecesse III, 2 nr. 448 har kvittering for modtagelsen af de 7000 mark d. 9/10 1491, Regesta II, 1 nr. 7783 d. 2/2 og nr. 7793 d. 6/5 1485. 7. Huitfeldt side 987, Hanserecesse III, 2 nr. 32 d. 14/3 1486 og nr. 103, 104 og 107, Regesta II, 1 nr. 7874.

I Sæby kirke har nogle latinskolelever møret sig med at ridse en hel del skibe i korstolene. Den norske historiker Arne Emil Christensen har aftegnet dem og gengivet dem i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1969, hvorfra ovenstående og følgende tegninger er hentede. Ovenstående tegning viser således et skib med stormast og mesan, hækror, agterkastel og en dragehovedagtig galionsfigur. Det må nok være fra det 15. årh.



kommet (overrasket) nogle af samme fribyttere, som ikke vidste, at det var orlogsskibe.»

»Året derefter 1486 udrustede de samme fribyttere dem stærkere, kong Hans iligemåde antog Pining og Pothorst og andre som fordem havde tjent grev Jacob af Oldenburg, for at straffe fribyttere med fribyttere.» Den 30. december 1485 meddelte Lübeck til Danzig, at nogle udliggere, nemlig Pothorst og Pining havde taget et spansk skib og bragt det til Stade ved Elben, og Pining havde også taget en portugiser til Stade ligesom han havde taget et lille skib med sukker og andet gods og bragt det til Itzehoe i den danske konges land. Ligeledes fortæller man fra Danzig til englænderne, at hansestæderne ikke er ansvarlige for Pothorst og Pining, der er i den danske konges tjeneste, og Pining er tilmed høvedsmand og kaptajn for kongen på Island.⁷

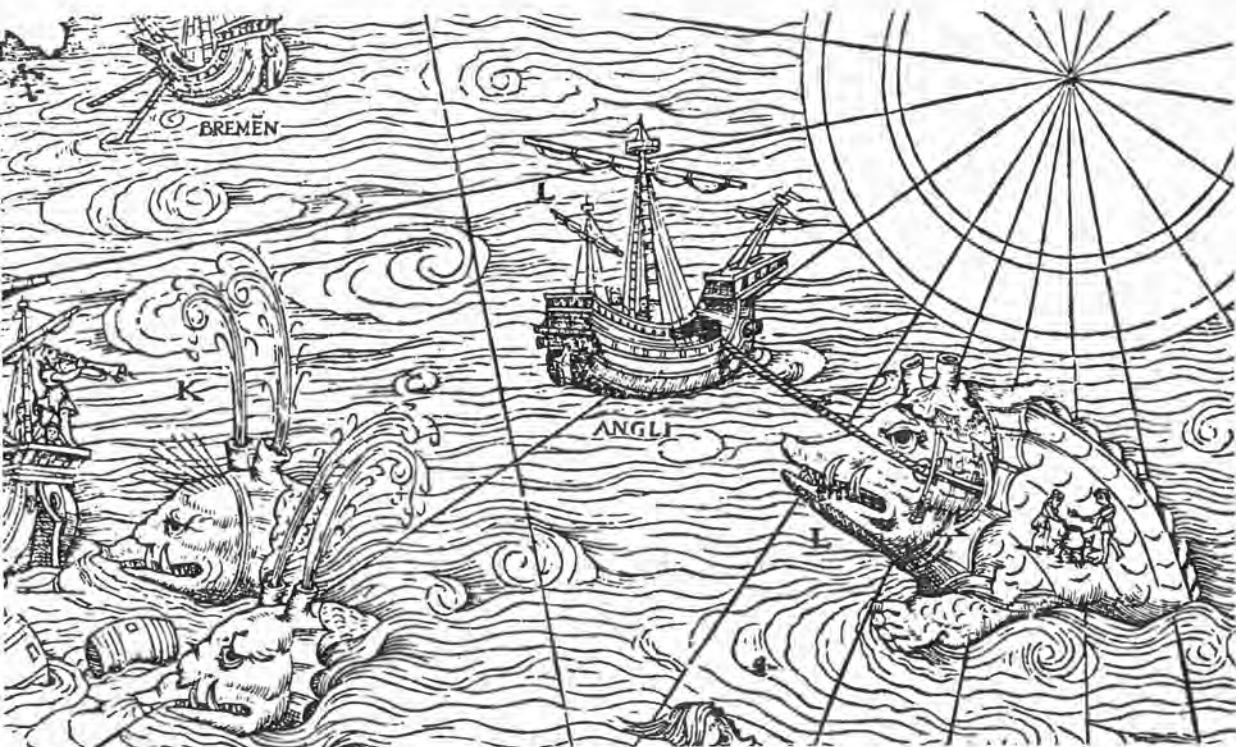
I 1488 havde kongen skibe i Vesterhavet med et par skippere, Dofe Lutke og Bartold Busch, der efter oplysningerne stammede fra Estland og Lifland. De fejdede mod spaniere og englændere på grund af stridighederne om handel og fiskeri ved Island. I 1490 finder vi også Didrik Pining, Hans Pothorst og Merten Tittsevitzen som kaptajner på de kongelige skibe, og desuden er også Henrik Krummedige nævnt som chef på en kongelig udligger. Omsider blev der den 2. maj 1490 sluttet en såkaldt »evig fred« mellem kong Hans og den engelske kong Henry VII. Derfor var det særdeles ubelejligt for kongen, at nogle engelske skibe havde arresteret nogle danske skibe, og i sep-



tember 1490 måtte kong Henry VII derfor skyndsomst give strenge ordrer til sine folk om, at de fangne danskere skulle vel behandles og have udstyr og forplejning samt skadeserstatning. Desuden skulle kongens underskatmester Robert Litton sørge for, at de tilfangetagne skibe blev udrustede påny og forsynede med deres behov af levnedsmidler i Sandwich havn. Alle danske skulle have, hvad der tilkom dem og »hvad kongen har bestemt de skal have i gave.« Det må siges at være en utrolig omsorg, som den engelske konge hermed udviser og vel herigennem også en stor respekt for kong Hans.⁸

Trods alt præger det tiden, at også den danske konge selv ønskede at bestemme, hvem der skulle holde orden i de danske farvande. Da han således i 1488 fik en melding om, at grev Gert af Oldenburg havde taget 2 skibe, sendte han omgående en ordre afsted til greven, om at han, kongen, ville have fred i de danske farvande. Det er den lybske

8. Styffe IV side XC, Weinreich: Danziger Chronik side 57, Hansische Urkundenbuch bd. 11 nr. 351 d. 28/3 1490 og nr. 400 nov. 1490, og i nr. 375 angives d. 20/6 1490 Bartold Busch som en dansk udligger. Huitfeldt side 1001-1003, Regesta II, 1 nr. 8094 d. 9/9, nr. 8096 d. 13/9 og nr. 8097 d. 19/9 1490.



På Olaus Magnus kort over Norden fra omkring 1500 er afbildet en række skibe:

1. Et skotsk skib og et skib fra Hamburg er i kamp. Man ser kanonerne stikke frem gennem kanonporte og kuglerne flyver i luften og brækker stormasten på det skotske skib.
2. På Skibet fra Lübeck prøver man øjensynligt at formilde havuhyrerne ved at udkaste tomme tønder. Skibet er ubevæbnet.
3. Et engelsk skib har fået ankeret i et havuhyr. Øverst til venstre er et mindre skib fra Bremen.
4. Skibet fra Danzig er fuldt rustet med kanoner og krigsfolk i mersekurven.



foged på Skanør, der fortæller det, og samtidig beretter han til borgmestrene i Lübeck, at kong Hans stærkt beklager, at hans skibe ikke er færdige, selvom han havde fået en mester fra Holland, der skulle færdiggøre den nye kavel. Denne oplysning er nok så betydningsfuld, idet vi her får at vide, at kong Hans åbenbart har *tilkaldt hollandske skibbyggere til at bygge sine nye skibe*. Kongen viser netop i disse år en stor interesse for flåden. Han lader et skib sælge i Holland og han bereder Henrik Krummedige om at han skal lade bygge til kongen »en god jagt som 24 årer kunne gange på, og lader den straks komme til os straks efter Påske« (19. april 1489). Det er således både store og små skibe, han beskæftiger sig med, ligesom det er en fornyelse af selve skibsflåden ved at sælge gamle skibe og åbenbart også bygge sig nye.⁹

Til flåden blev, som før omtalt udskrevet mandskab fra købstæderne. I 1490'erne skulle en række byer stille med 80 mand fra hver by udrustet »med harnisk og værge«. Det drejede sig om følgende byer: Ålborg, Århus, Horsens, Ribe, Odense, Køge, Nakskov og Landskronne, mens Næstved skulle stille med 100 mand, København med 120 mand og Malmø med 150 mand. Nogle byer var blevet fritaget, mens andre havde fået lov til at købe sig fri for at stille folk. Den almindelige takst var på omkring 20 mark for hver enkelt mand, selvom der kunne forekomme enkelte tal under 20 eller over 30 mark. I 1487 havde følgende byer købt sig fri, nemlig: Ribe, Vejle, Varde, Odense, Stubbekøbing og en Nykøbing.¹⁰

Der blev bygget skibe overalt i Danmark og Norge, og alle vegne havde man træet ved hånden til skibbyggeriet, men allerede i 1400-tallet begyndte man åbenbart at bekymre sig for, om der var nok træ. Arild Huitfeldt skriver, at kong Hans beordrede, at »ingen bonde eller borger i Norge må lade skibe bygge og udføre større end på 100 læster undtagen efter kongelig bevilling, og det fordi skovene ikke skulle forhugges og skibene komme udi fremmede værge, så riget ingen skibe havde, når behov gjordes.«¹¹

Der er et af kong Hans skibe, som vi kender noget mere til end de andre. Sandsynligvis er det fordi det har været et af de større og derfor hyppigere blev brugt af kongen. Det er GRIFFEN, som også deltog i togtet 1487, der tidligere er omtalt, men allerede året før var kongen ombord på det. Den 16. maj udstedte han således et beskyttelsesbrev

9. Hanserecesse III, 2 nr. 251 d. 9/6 1488 her står: »unde sine gnade was sere but to vreden unde boklagede man, dat he sine sceppe nicht verdich hadde, wente he heft hir mesters ut Hollant, de am de karvele vardich maken.« Danske Magasin 3 rk. bd. 2 side 17, Dipl. Norw. IX nr. 397 d. 22/12 1488.

10. Danske Magasin 4 rk. bd. 2 side 148-149 og 4 rk. bd. 1 side 68 og 75-76.

11. Huitfeldt side 1001.

12. Regesta nr. 4823 d. 16/5 1486.

til indbyggerne i Jämtland og brevet var dateret: »In navi nostra GRIFFONE«, ¹²

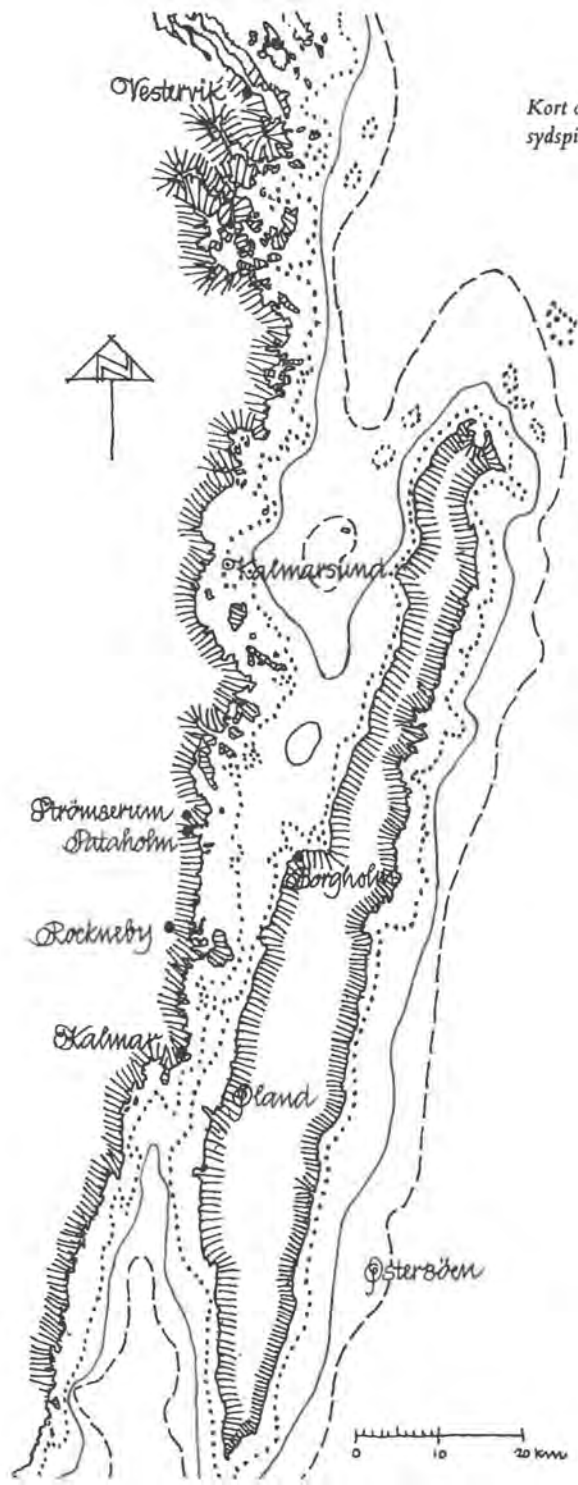
I 1491 foretog kong Hans en rejse til Norge. Til denne rejse fik Mourits Nilsson Gyldenstjerne ordre til at indfinde sig i København senest den 8. maj og medbringe 15 bevæbnede mænd, der skulle ledsage kongen på rejsen ombord på Axel Lagesens skib. I juni gør kongen klar til afrejsen og afsender i den anledning et brev, der er dateret »på vort skib GRIFFEN i Øresund«. Et par år senere hører vi atter om dette skib. 1493 afsendtes nemlig et gesandtskab til England med kansler Johan Jepsen i spidsen, og i den anledning nævnes både skibet SVANEN med skipper Hans Glentze og GRIFFEN med skipper Anders Bryggere. Det fremgår ikke af regnskaberne, hvor mange skibe, der var med på togtet, men vi erfarer dog, at et af de kongelige skibe havde 68 bøsser, dvs. kanoner, ombord. Takket være bevarede regnskaber og breve kan vi fra denne tid følge nogle af de kongelige skibe og deres skæbne. Det gælder således GRIFFEN, der atter omtales i 1495, da kongen med en eskadre var til møde med det svenske rigsråd i Kalmar. Med flåden fulgte bl. a. Tyge Krabbe, der siden i sine optegnelser beretter herom: »og da løb kong Hans afsted med Danmarks og Norges råd, da var jeg Hans Nådes dreng og medfulgte og vi kom i en havn uden for Rendeby som kaldes Egesund og der kom ild i Hans Nådes hovedskib som kaldes GRIBHUND og blev der mange riddermændsmænd og fattige karle brændt ihjel og der blev den bugede doctor med og jeg fik og nogen skade der.« Også Arild Huitfeldt fortæller om episoden, og anfører, at da kongen havde forhandlet med nogle råder »kom der uforvarende ild udi en stor krael, han havde, hed GRIBSHUNDEN, man ved ikke hvoraf den ild kom, dog skal det gerne være sket af skødesløshed, at der enten er kommet ild udi arkeliet eller køkkenet af fyrstedet. Fornævnte skib opbrændte aldeles, en del folk blev forbrændt, en del sprang sig udi sænk«. Efter Huitfeldts udsagn skal GRIFFEN eller GRIBSHUNDEN, som den også kaldes, således have været en krael ¹³

På denne tid var der atter stærke kræfter i Sverige for at genoprette unionen. Sten Sture havde ganske vist sluttet forbund med hanseaterne, men som modtræk indgik kong Hans en alliance med storfyrst Ivan Vasilievitsch af Moskva vedr. evt. bistand mod Sverige. Dette foranledigede at det svenske unionsparti søgte at komme til en forstå-

13. Dipl. Norw. XVIII nr. 118 d. 8/3 1491, Danske Adelsbreve 4, 103, Møllerup side 235 d. 10/6 1491 og Will. Christensen, Missiver d. 7/7 1491, Oslo, side 415, A. Heise: Familien Rosenkrantz bd. 2, dipl. nr. 10 A side 10 og 102, Huitfeldt side 1011, Svenska Medeltidens Rimkrøniker udg. af Kleming III, 121, RA Regnskab for Københavns Slot 1493-1494 blad 9, 78 B, 80 A, 81 B, 87 A og 98 A.

14. Hanserecesse III, 3 nr. 405, I. G. Waitz side 136.

Kort over Sveriges østkyst fra Ølands
sydspids.



else med kong Hans, mens Lübeck og de øvrige hansestæder udrustede krigsskibe for at sikre deres handel med Sverige. Utilfredsheden med Sten Sture som rigsforstander slog imidlertid nu ud i lys lue. Det kom til åben borgerkrig mellem de to partier, og kong Hans fandt da, at tiden var moden til at gribe ind.¹⁴

I 1497 udrustede kong Hans sin flåde, dvs. at han stillede en styrke på omkring 60 skibe. *Efter »gammel sædvane« lod han tage 2 mand af hvert skib, der passerede de danske farvande, for at bruge dem på flåden.* Kongen kom med flåden til Kalmar den 22. juli, hvor to mand fra det svenske rigsråd havde indfundet sig. Her overleverede de til kong Hans »både staden og borgen samt slotsloven på Borgholm,« og desuden hylkede de ham på det svenske rigsråds vegne som konge i Sverige. Sten Sture og hans parti var dog endnu ikke villige til at give op, så sommeren igennem fortsatte krigshandlingerne, men til søs beherskede den danske flåde i denne sommer helt de nordiske farvande og kongen erhvervede sig derved »en mængde skønne skibe.« Kun Danzig af de hanseatiske stæder holdt sig gode venner med kongen ved at forbyde sine undersåtter at handle på Sverige. Kongen takkede da også byen for dens velvillighed, og da den danske flåde alligevel fik opbragt et par Danziger-skibe og bragt dem til Gotland beklagede kongen hændelsen og lovede at give erstatninger. Kongen gav således besked til »Jens Holgersen, amtmænd på Gotland, og alle kaptajner, quartermestre, gemene tjenere og knægte, som er udsendt mod fjenden i Østersøen« om forholdet til Danzig.¹⁵

Fra Kalmar sendte kongen sin flåde med hærstyrker først til undsætning af ærkebisp Svante Nielsson, som var blevet indesluttet af Sten Stures styrker, og derefter, da Sten Sture trak sig tilbage til Stockholm slot, fulgte hæren efter. Den 13. september skrev kong Hans fra Kalmar til Danzig og bad byen sende levnedsmidler til hans hær, der belejrede Stockholm, og iøvrigt agtede kongen nu selv at begive sig dertil. Efter at en undsætningshær fra Dalarne var blevet slået af den danske hær, var sagen afgjort, og i begyndelsen af oktober ankom kong Hans til Stockholm på sit skib og med sin flåde, hvorefter der blev indgået et forlig med Sten Sture i St. Clara Kloster i Stockholm. Sten Sture måtte anerkende kong Hans som konge i Sverige samtidig med, at Sten Sture blev »fritaget for alt ansvar for sin regering«, dvs. en almindelig amnesti. I november 1497 kronedes kong

15. Styffe IV side CCXXVII, Hanserecesse III, 4 nr. 429 pkt. 11 og 13 samt III, 3 nr. 750 d. 23/3, nr. 751 d. 7/4, nr. 752 d. 12/4, nr. 756 d. 13/5, nr. 757 d. 13/5, nr. 761 d. 28/5, nr. 762 d. 28/5 og nr. 763 d. 29/5 1497, Regesta II, 1 nr. 8497.

Hans i Stockholm Storkyrka, og til gengæld forlenedes Sten Sture med de finske len. Unionen var atter genoprettet, og kong Hans havde nået et af sit livs store mål. Desuden havde han udbygget den flåde, som han havde overtaget fra sin far, og det kan ikke nægtes, at kong Hans med sin sømagt nu havde skabt ro i de danske farvande. Kongen havde allerede på dette tidspunkt en stor og respekteret flåde.¹⁶

16. Huitfeldt side 1018-1019, Regesta II, 1 nr. 8506 d. 13/9 og nr. 8508 d. 6/10 1497.



Kong Hans store segl viser kongen siddende med krone, scepter og rigsbæble. Omkring ham er våbenskjolde for Danmark, Stormarn, Holsten, Slesvig, Sverige, Norge, Delmenhorst, samt Oldenburgs våben. (Foto: Det kgl. Bibliotek)

Kapitel VI · Urolige år

Efter 17 forholdsvis fredelige års regeringstid havde kong Hans nået sit store mål: atter at få forenet de tre nordiske riger under den samme konge. 1497 var for ham en værdig måde at højtideligholde 100-året for dronning Margrethes gerning i 1397.

I januar 1498 var kongen atter tilbage i Danmark, og de følgende år skulle nu vise, om han evnede at tilfredsstille adelen på lige måde i alle tre riger. Først måtte han se at få anerkendt sønnen, hertug Christian, til sin efterfølger, og sidst på året drog kongen og dronningen da atter afsted til Sverige. De besøgte på vejen til Stockholm Varberg og Båhus og nåede først frem en af de første dage i februar 1499. Midt i kongens succes var det imidlertid denne rejse, der først satte uheldsvangre rygter i gang. Det var rygter om en for tæt forbindelse mellem kongen og dronningens hofjomfru Edel Mikkelssdatter (af slægten Jernskæg). Imidlertid blev hertug Christian hyldet i Stockholm den 22. juni, hvorefter kongeparret atter rejste tilbage til Danmark. I februar 1500 var kongen ude for det skæbnesvangre nederlag under felttoget i Ditmarsken, og dette, at den mægtige unionskonge måtte bøje sig for det lille bondefolk, fik uanede følger. Den svage union mellem de nordiske lande, der endnu ikke havde fået tid til at gro fast, vaklede igen, og en vis uro i Sverige forårsagede, at kongeparret i januar 1501 atter måtte tage til Stockholm for at få manet uroen i jorden. I marts forhandlede kongen med de svenske stormænd Sten Sture og Svante Nilsson samt deres norske forbundsfælle Knut Alfsen, men uenighederne var for store og umulige at udrede.

Da kong Hans i august måtte rejse tilbage til Danmark var det så uheldigt, at dronning Christine følte sig syg og ikke turde udsætte sig for en så lang rejses strabadser. Kongen måtte derfor efterlade dronningen på Stockholm Slot i en by, der nærmest lignede en belejret fæstning. Kongen afsejlede her fra med 14 skibe, hvoraf de to blev angivet som »svære skibe« foruden nogle mindre skibe og jagter.¹

1. Styffe IV nr. 186 d. 16/8 1501

Edel Mikkelsdatter fulgte iøvrigt med kongen tilbage til København, og kort tid efter blev hun gift med Torben Bille, hvilket nok fik en del betydning for denne slægt. Året 1501 blev en stærkt bevæget og begivenhedsrig tid, der også på anden måde blev bemærkelsesværdig, idet ærkebiskop Birger Gunnersen anklagede rigshofmesteren Poul Laxmand for, at han sammen med nogle adelsmænd havde deltaget i en sammensværgelse mod kongen efter dennes nederlag i Ditmarsken.

I Danmark deltog kongen i en herredag, hvor det danske rigsråd udtalte sin støtte til kongen og fandt det stridende mod de skandinaviske aftaler, at svenskerne stiftede et oprør før deres klager mod kongen var blevet retsligt behandlet. Med rigsrådets støtte kunne kongen derfor straks udskrive flåden fra købstæderne, og det er så heldigt, at der er bevaret en del oplysninger om det, der kaldes »landehjælpen«.

Vi ser således, at f. eks. Hans Reff i Kolding len, Endle herred, fik ordre til at oppebære landehjælpen her og lade bage og brygge og »beskikke al fetalje til 2 skibe for Kolding uden flæsk. Det skal findes i Helgehavn. Og lad øllet, brødet og fetaljen være så meget som skibene mest kan bære.« Videre hedder det: »Skibene skal være i Helgehavn i tredje uge efter Påske og skibene skal være de største byen har, og de skal løbe med folkene til Kalmar.« Det var en klar besked om hurtig udskrivning af skibe, og andre fik lignende ordrer.

»Niels Clemmensen annammer landehjælpen og brygger og bager først til sin egen krejer og så til 4 skibe af Nykøbing Mors, og har Ejler Bryske til hjælp til 2 af de førnævnte 4 skibe med den landehjælp, han fanger af Skive len, Lundenæs len, Mors og Frilands herred. Der skal være brygget øl eller bagt brød til mere end 2 måneder, men malt og rug skal være mere.« Således fik man overalt i riget ordre til at gøre skibene klar og at sørge for forsyninger til dem til et par måneders togt. Det drejede sig om ialt 21 skibe fra Jylland, 7 fra Fyn, 21 fra Sjælland og en halv snes skibe fra Lolland, Falster og Møn (her mangler de nøjagtige tal), tilsammen op mod 60 skibe, så man må sige, at det var en ganske anseelig flåde, der ville blive stillet fra købstæderne.²

Det blev en streng vinter, så klargøringen af skibene blev en del forsinket, hvilket fik skæbnesvangre følger, men den 13. marts 1502 kunne kongen da i Vordingborg udnævne nogle høvedsmænd til togtet. Det var Jørgen Rud, Poul Laxmand, Nils Bosson Grip, Jørgen

2. Danske Magasin 4. rk. bd. 2 side 168-170, Optegnelsesbog fra kong Hans kancelli.

3. Will. Christensen, Missiver d. 13/3 1502 og Møllerup bd. 1 side 288 samt A. Heise: Familien Rosenkranz bd. 2 side 27, Regesta II, 1 nr. 8838 d. 25/4 1502.

4. Huitfeldt side 1044.

Parsberg og Hans Bille. Endelig i april afsejlede flåden på 30 skibe, men først den 12. maj nåede man frem til Stockholm.

Her havde danskerne måttet opgive selve byen til Sten Stures styrker, og man havde måttet trække sig tilbage til slottet. Med mangel på levnedsmidler og uden håb om forsyninger havde man trods alt klaret sig gennem vinteren. Skørbug og andre mangelsygdomme hærgede besætningen, hvis antal efterhånden svandt ind. Først da man ikke mere magtede at forsvare sig, så dronningen ikke anden udvej end at forhandle med Sten Sture, og da kongen forsinket af vinteren omsider kom med undsætningen havde dronningen måttet overgive slottet blot 2 dage forinden. Man kan undre sig over, at efterretninger vedrørende flådens komme ikke var nået ind til de belejrede på Stockholm Slot, men følgen var, at kongen bittert måtte erkende sin magtesløshed, og efter få dages ophold vendte han atter næsen hjem med uforrettet sag og med viden om, at hans dronning nu var i svenskernes fangenskab. Omkring midten af juni var han nu atter hjemme i København.³

Samtidig med kongens uheldige aktion mod Stockholm måtte han også tage vare på forholdene i Norge. Her havde nordmanden Knut Alfsen vundet befolkningen for sig og fået erobret Akershus fæstning. Heldigvis havde kong Hans imidlertid her sin trofaste lensmand Henrik Krummedige at stole på. Desuden sendte han sin søn, prins Christian, herop og endvidere fik kongen også støtte fra sin søstersøn, kong James IV af Skotland, der sendte et par tusinde fodfolk med to veludrustede skibe.⁴

Prins Christian afsejlede i juni med nogle af adelens og byernes skibe, og vi ved bl. a., at Anders Bille var med som chef for arkeliet dvs. artilleriet. Dette nævnes blot for at understrege den rolle kanonerne spillede på skibene. Flåden undsatte det belejrede Båhus, og man fik samtidig fæstningen Elfsborg til at overgive sig. Borgen holdt man siden takket være bl. a. det medbragte artilleri, hvorved man fik afskåret Knut Alfsens vigtigste forbindelselinie mellem Osloområdet og svenskerne. Takket være prins Christians succes ændredes forholdene på denne front.

Den 24. juni 1502 havde Knut Alfsen nemlig sejrssikkert sendt bud til Sten Sture om, at han havde forsvaret sig imod Krummedige, og både hans folk og en hel del skotter var »bleven ihjelslagen« og des-

uden fik »mine svende tre skønne skibe fra ham«. Knut Alfsen fik dog ikke lov til at hovere så længe, for efter prins Christians fremgang blev han nødt til at søge forhandlinger, og under løfte om frit lejde mødte han Krummedige ombord på dennes skib i Oslofjorden. Der opstod naturligvis skænderi og slagsmål, og Knut Alfsen blev hugget ned af Krummediges folk. Siden søgte man at retfærdiggøre handlingen ved forskellige retssager.⁵

Omtrent samtidig fandt en tilsvarende begivenhed sted i København, idet rigshofmester Poul Laxmand, der som nævnt tidligere var blevet anklaget for højforrædderi, den 22. juni 1502 blev dræbt på Højbro i København af to adelsmænd, der siden frifandtes for dåden, idet Laxmand blev dømt for højforrædderi.

I denne situation med fornyet ufred i Norden var hanseaterne ikke sene til at gribe ind. Kong Hans støtte til søhandelen fra det vestlige Europa gjorde naturligvis, at man hellere end gerne ville hjælpe Sten Sture for at svække kongen. Det forbud mod at handle på Sverige, som kong Hans havde udstedt, sad man helt overhørig, og kongen lod derfor de lybske skibe opbringe, når man fandt, at de var på vej til Sverige. Desuden blev alle lybske borgere i kongens riger arresterede, og bemærkelsesværdigt er det, at man også i Skotland fulgte hans indgreb overfor Lübeck og lod hanseatiske skibe opbringe.⁶

Det måtte imidlertid trods alt være i hansestædernes interesse at kunne sejle og handle uhindret også med kong Hans undersåtter, så de rettede derfor en appel til paven om at medvirke ved et forlig. I april 1503 fandt et møde sted mellem den pavelige kardinal Raimund og de to stridende parter Danmark og Lübeck, og allerede den 24. april undertegnede 7 danske udsendinge et forlig, der syntes at være en sejr for Danmark. Danmark lovede ganske vist at erstatte nogle hanseatiske skibe med deres ladninger, men samtidig lovede Lübeck at de ikke ville give tilførsel til Sverige, og en væsentlig ting ved forliget var det desuden, at Lübeck tillige lovede at søge at *påvirke sven-skerne til at løslade den danske dronning*. Dette skete da også, og dronning Christine blev i september fulgt til den danske grænse ved Halland.⁷

Interessant er det iøvrigt, at man i forbindelse med forliget opregner en række beslaglæggelser af hanseatiske skibe. Man nævner skibe, der er blevet beslaglagt af danske orlogsskibe i hele tiden fra 1482 til

5. Danske Magasin 3. rk. bd. 2 side 46, brev fra 24/6 1502 samt Gyldendals Danmarkshistorie bd. 2, 1 side 80.

6. I. G. Waitz side 138, Hanserecesse III, 4 nr. 358 og Huitfeldt side 1044.

7. Hanserecesse III, 4 nr. 407 d. 5/5 1503, nr. 388, nr. 399 d. 29/4 1503 og nr. 429 d. 8/7 1503 samt I. G. Waitz side 140.



Elfsborgs belejring i 1502 tegnet af en tysk landskænagt. I farvandet ses et stort og to små danske skibe. (Stadsarkivet i Weimar, her efter Politikens Danmarkshistorie).

1502, men desværre får vi ikke noget eksakt at vide om orlogsskibene, der havde foretaget arrestationerne. I 1482 og 1487 blev der arresteret to skibe ved Gotland, i 1490 blev der taget 3 skibe ved Bornholm af Bertram Hoyken, i 1493 blev der taget et skib i Grønsund af Trut Andersen og i 1496 blev der taget et skib i Nakskov og ført til København. Endvidere måtte Jens Holgersen på Gotland tegne sig for et skib i 1493, et i 1494 samt 2 i 1497, som han havde arresteret, og kongens amtmand på Møen, Eskel Gøye, havde i 1497 arresteret et skib, som han førte til København. Desuden havde fogden på Kalvø taget et skib ved Ebeltoft og endelig står der, at hr. Laxmand og den kgl. skipper Michel Suth i 1499 arresterede et skib, ligesom et skib var blevet taget i 1502 »af den kongelige udligger Peter Wulff«. Beklagelig-

vis får vi ved flere af de sidstnævnte arrestationer ikke at vide, hvem, der har været chefer på skibene, og det kunne, som før nævnt, have været godt at vide hvilke orlogsskibe, det i det hele taget har drejet sig om.⁷

Med de voldsomme begivenheder i 1502 kan det ikke undre, at der netop i disse år skete en ret stor udskiftning af kongens rådgivere. Blandt de gejstlige kom en ny række bisper som f. eks. Jens Andersen Beldenak i Odense og Johan Jepsen Ravensberg i Roskilde. Blandt de verdslige rådgivere ser vi, at Erik Ottesen Rosenkrands træder tilbage og blandt de nye unge kan nævnes Hans Bille og dennes slægtning Jørgen Parsberg samt i 1503 den Torben Bille, der havde ægtet Edele Mikkelsdatter. Da Sten Bille i forvejen sad i rigsrådet, ser det ud til, at slægten Bille ved indgangen til det nye århundrede har fået en væsentlig indflydelse på kongen.

Vi hører kun sporadisk om flådens skibe i disse år, men i 1503 beder Roskildebispen om, at Henrik Krummedige vil låne ham »30-40 gode skerpentiner og andre bøsser«, da bispens skib er i kongens tjeneste i Norge »med alt det skyts, som var derpå«, og nu skal han med sit andet skib personlig følge kongen til Tyskland.⁸

I slutningen af 1503 døde Sten Sture og han efterfulgtes som rigsforsender af Svante Nilsson Sture. Det forårsagede naturligvis nye forhandlinger mellem Danmark og Sverige i håb om at få en løsning på stridighederne. I maj 1504 fandt der således et møde sted i København mellem det svenske og det danske rigsråd. Resultatet blev en våbenstilstand fra den 17. juni 1504 til den 1. juli 1505. Det aftaltes da, at der skulle afholdes et forligsmøde mellem alle tre rigers råd i Kalmar 14 dage før St. Hans dag i 1505 for at man her kunne få sluttet en endelig fred mellem rigerne.⁹

Under våbenstilstanden skulle det være tilladt for hanseaterne at bringe forsyninger til Sverige, men alligevel hører vi fra sommeren 1504 om den kongelige kaptajn Jørgen Koch, der den 2. juli havde anholdt et hanseatisk skib og ført det til Gotland. Selvfølgelig blev der klaget, men han havde til søs ikke hørt om den indgåede våbenstilstand, og man må huske, at det naturligvis tager en vis tid før meddelelser, hvor vigtige de end er, kan nå ud til alle udliggere i de danske farvande og især da til Østersøen.¹⁰

Vi hører ikke så meget om flådens operationer eller om de enkelte

8. Will. Christensen: Statsforfatning side 343, Dipl. Norw. IX nr. 456 d. 15/7 1503.

9. Møllerup: Billeætten side 299.

10. Møllerup I side 301 og Styffe IV side 46-49. Kongen må have været på BARBARA, fordi kongens skytter m. fl. var her i besætningen, Huitfeldt side 1050 samt Hanserecesse III, 4 nr. 454 d. 11/8 1504.

11. Dipl. Norw. XVIII nr. 204 d. 4/9 1504.

12. Styffe V side LVIII og nr. 40 d. 24/6 1505.

13. Styffe V nr. 171 og XX 124, samt Møllerup I side 307.

skibes opgaver, men det er tydeligt, at kongen viser flåden omsorg. Den 4. september 1504 skrev han fra Bogø til Henrik Krummedige, som han iøvrigt ret ofte søgte hjælp hos i anliggender vedrørende sin orlogsflåde. Denne gang bad han således om et godt råd om, hvor han hurtigst og bedst kunne få en god mast »til vort skib SVANEN«, som for nogen tid siden »drev fra København, så man var nødt til at hugge masten.« Man må vel forestille sig, at en tidlig efterårsstorm har forårsaget ulykken for skibet.¹¹

I forbindelse med det bebudede fredsmøde i Kalmar i sommeren 1505 får vi en oversigt over, hvilke skibe, kongen har tænkt sig at indkalde til brug ved denne lejlighed. Byerne skulle stille med langt de fleste skibe, nemlig 31 og dertil hørende krigsfolk, ialt knap 1000 mand, adelen skulle stille med 13 skibe og 500 mand, bisperne med 6 skibe og 758 mand og hertil kom så 5 af kongens egne skibe, hvorpå der var 256 mand foruden 2 tyske skibe med 140 mand, som kom fra kongens svoger kurfyrst Joachim af Brandenburg og fra BraunschweigBevern. Det gav ialt 57 skibe.¹²

De 5 af kongens skibe var:

BARBARA	med hovedsmand	Hans Bille	og 61 mand
KØGE HOLK	med hovedsmand	Jacob Andersen	og 46 mand
DET ENGELSKE SKIB	med hovedsmand	Torben Bille	og 42 mand
KIETZEN	med hovedsmand	Jørgen Koch	og 27 mand
SNAGEHAFN	med hovedsmand	Niels Jensen	og 25 mand

Vi ser da, at ingen af disse fem skibe fandtes på listen fra 1487, hvad man måske heller ikke kunne forvente efter 18 år, men iøvrigt genfinder vi dog flere af dem i de følgende år. Bemærkelsesværdigt er det dog, at SVANEN, der det foregående år skulle have en ny mast, ikke er med her. Det viser da tydeligt, at kongen må have haft flere skibe end de her nævnte. Vi erfarer iøvrigt ved en senere lejlighed, at SNAGEHAFN var en gave fra Sten Sture til kongen, så den må således være mindst 2 år gammel i kongens tjeneste.¹³

Kalmarmødet gav imidlertid intet resultat, da det svenske rigsråd slet ikke mødte op. Krigen blev derfor genoptaget, og om efteråret fik Svante Nilsson samlet en del skibe, som han udsendte til bekæmpelse af de danske orlogsskibe. Svenskerne vovede sig ikke langt væk,

men de optrådte til stadighed samlet, og de havde derfor flere gange heldet med sig overfor de danske skibe, der opererede spredt i Østersøen på deres blokadetjeneste. Derfor var de danske udliggere et godt bytte, og i løbet af efteråret noterede svenskerne, at de havde erobret to danske skibe med bestykning og besætning og gjort et tredje udeligt. Desværre ved vi ikke noget om disse begivenheder fra dansk side, og vi ved heller ikke, hvilke skibe det har drejet sig om.¹⁴

Der er imidlertid bevaret en liste over nogle af de skibe, som Svante Nilsson havde. Listen er interessant fordi den først blev antaget for at være dansk, men siden har man kunnet identificere nogle af hovedsmændene som svenske. På snekken BISKOPPEN var således rigsråd og hovedsmand Trotte Månsson, på KEDZEN var Henrik Svessing hovedsmand, på JAGTEN var det Michel Brems og på en anden jagt var det Bent Erichsen. Mest interessant er det dog, at man blandt mandskabet på denne jagt finder navnet Søren Norby, der kort tid efter gik i dansk tjeneste. Endelig nævnes der blandt de svenske skibe en skærbåd.¹⁵

Da kampene nu atter blussede op, varede det derfor heller ikke længe før hanseaterne atter blandede sig i krigen på svensk side. Det er dog ikke så nemt i disse år at fastslå, hvornår der var krig, og hvornår der var stilstand mellem Sverige, hansestæderne og kong Hans. Det afgørende er imidlertid, at kong Hans og Sverige strides, mens hansestæderne for deres handels skyld prøver at tilfredsstille begge parter med vekslende held og sådan, at det kan blive til den største fordel for dem selv.

Den 2. maj 1506 sendte Danzig en advarsel til Lübeck om, at kong Hans var stået til søs med 4 orlogsskibe, og samtidig hører vi, at lensmanden på Gotland Jens Holgersen er gået i offensiven mod svenskerne Nord for Kalmar. Det hedder sig, at han er gået i land og har brændt 15 gårde i Rysby. Svenskeren, ridder Sten Kristiernsen, bad derfor hr. Svante om hjælp og beklagede sig samtidig over, at »vi var for bly at brænde hos dem i vinter, men de er ikke for bly at brænde hos os.« Han meddeler samtidig, at der er 9 af kongens og Jens Holgersens skibe i Kalmarsund, og »de venter flere til sig.« Helt glat gik det dog ikke for Jens Holgersen, når han foretog sine raids, for den 21. maj kunne Hemming Gad meddele hr. Svante, at bønderne havde taget 2 skibe i Tysta Skær, mens hans folk havde været borte for at

brænde i Pataholm og Strømserum. Fra svensk side fås yderligere oplysninger om Jens Holgersens foretagender, da hr. Svante ved et møde i Skara i juli berettede om hans grusomheder, og med fryd tilføjede, at »da de gik til sejls straffede Vor Herre dem for sådan ubekvemmelig gerning med storm og uvejr, så det største skib forgik med folk, bøsser og værge og alt, der var på det«, og også et andet skib erobrede bønderne, da det gik på grund.¹⁶

Det var datidens hårde krigsførelse, der ofte gik mest ud over civilbefolkningen og vel næppe havde anden militær betydning end den rent psykologiske krigsførelse. Men uanset de rå begivenheder, som svenskerne kan fortælle om, ville det også have været interessant, om vi kunne få noget af det bekræftet fra dansk side. Er det flere forskellige begivenheder, der ovenfor er omtalt eller er det den samme, der fortælles på forskellig måde eller er det ren propaganda, der slet ikke har noget på sig? F.eks. ville vi da meget gerne vide, hvilke danske orlogsskibe, der omtales, eller nogle andre oplysninger, der kunne lede os på sporet af, om det er korrekte historier eller blot opspind.

Under indtryk af den urolige situation og usikkerheden om de danske hensigter blev der til maj 1506 af Lübeck indkaldt til den første almindelige hansedag siden 1498. Det var dog åbenbart ikke alle hansestæder, der var lige interesserede i sagen, for det var blot de vendiske byer samt Bremen, Münster og Köln, der mødte. Blandt de udeblevne var f. eks. de livlandske og de sachsiske byer. Der kom derfor heller ikke noget resultat ud af mødet udover, at man fandt, at kardinal Raimunds mægling i 1503 ikke var blevet efterlevet fra dansk side, og desuden udtrykte man en udpræget frygt for, at Nederlandene skulle vinde indpas i Østersøen.¹⁷

Det ville trods alt også være en fordel for Danmark, om man kunne få pacificeret hansestæderne, og derfor fik man i juni 1506 afholdt et møde ved Kiel mellem Kongen og udsendinge fra Lübeck, men også dette blev uden held. Lübeck var nu krigslysten og opfordrede bl. a. Danzig til at bryde med kongen på grund af hans vilkårlige beslaglæggelser af skibe. Selvom disse også kunne ramme Danzig kunne Lübeck dog ikke få denne by til at bryde med Danmark. Tilmed lovede Danzig kong Hans, at man ikke ville sejle på Sverige, og overfor Lübeck erklærede de, at når man ikke ønskede at bryde med Danmark, var det fordi det meste af byens handel foregik gennem de

14. Styffe V side XXIX.

15. Galster side 122-124, og Svensk Hist. Tidsskrift 1949 side 41-50.

16. Hanserecesse III, 5 nr. 92, Styffe V nr. 69 d. 15/5 1506, nr. 70 d. 21/5 1506, nr. 73 d. 15/6 1506 og nr. 75 d. 6/7 1506.

17. Hanserecesse III, 5 side 153 og nr. 135 og 136.

danske stræder, og man havde åbenbart respekt for de danske orlogsskibe. Lübecks forsøg på at få de øvrige hansestæder til samlet at bryde med kongen håbede man stadig på at få gennemført ved at udsætte en afgørelse og en nærmere forhandling om spørgsmålet til det følgende år.¹⁸

Ridder Sten Kristiernsen kunne igen i oktober komme med gode nyheder eller rygter til hr. Svante. Den 22. oktober 1506 skrev han fra Kalmar, at de lybske var til slag med kongens folk, og at de skød SVANEN i sænk og jagede det andet skib ind i Visby havn, og »Nils Bosons folk løb ind i Kalmarsund med sin kravel og den samme nat, da mine svende greb Sten Brahe, da var et stort uvejr. Da var der og venner iblandt, som foer bort til Nils Bosons skib og huggede kabelen af, og siden kom kravellen på en sten og fik der et stort hul og drev siden til søs og sank med bøsser og værge, som han var.« Bortset fra navnet SVANEN får vi ikke opgivet navn på noget skib, og i de hanseatiske kilder er der ikke noget om disse begivenheder. Noget helt andet er det imidlertid, at det natten mellem den 22. og den 23. oktober lykkedes for svenskerne af indtage Kalmar by, mens slottet med dansk besætning holdt stand. Fra august er der imidlertid en anden svensk beretning, der meddeler, at kongen i farvandet omkring Kalmar bl. a. havde skibet SNAGEHAFN, »som Sten Sture havde givet kong Hans«, og en engelsk kesse samt en stor holk, som Jens Holgersen havde taget under Bornholm. Endnu engang må vi desværre fastslå, hvor umuligt det er at identificere skibene, der kun meget sjældent angives ved navn. Nemmere er det naturligvis heller ikke, når navnene ofte blot er navne på skibstyper.¹⁹

Søkrigen bestod hovedsagelig i raids mod den svenske Østersøkyst samtidig med, at man ved udliggere søgte at hindre tilførsler til Sverige. Da mange ruter med forsyninger gik over Reval til Stockholm var et af de væsentligste operationsområder for de danske orlogsskibe i farvandet ved Åland og det sydlige Finland. Derfor hører vi da også fra hovedsmanden på Raseborg, Tønne Eriksson, at 6 af kong Hans større skibe og nogle mindre ligger ved Nargø for at opsnappe lybske skibe, der ventes til Reval. Han tilføjer, at de danske skibe allerede har gjort finnerne stor skade, og at det i Reval siges, at de agter at foretage et angreb på Finland.

Krigen med svenskerne trak ud bl. a. takket være den hjælp de fik

18. Møllerup I side 305, Hanse-recesse III, 5 nr. 120 d. 5/6, nr. 122 d. 3/5, nr. 123 d. 5/7 og nr. 128 d. 24/7 1506.

19. Styffe V nr. 93 d. 22/10 1506, nr. 85 d. 4/8 1506 og Regesta II, 1 nr. 9193 d. 23/10 1506.

95

sejlet med tropper til Danmark. Desuden meddelte han, at han havde givet den danske gesandt en hemmelig instruktion om sit syn på sagen, og han ville derfor gerne have et snarligt svar fra kong Hans.²⁰

Lübeck havde åbenbart ikke været helt sikker på aftalen, for endnu den 22. marts advarede man mod de danske orlogsskibe. Den skotske gesandt Robert Forman nåede til Danmark i marts 1507 og rejste herfra til Lübeck for at mægle og sammen med ham fulgte en fransk ud-sending. De to landes monarker har åbenbart været interesseret i først og fremmest at finde frem til en mægling, og muligvis er det deres indsats, som afstedkom den fred, der blev sluttet den 24. juni 1507, og som den skotske gesandt kunne videresende i kopi til kong James.²¹

Kong Hans havde endelig fået fred med Lübeck, og det var nu hans ønske alvorligt at håndhæve sine rettigheder i de danske farvande. Efter freden udsendte han ordre vedrørende de vendiske stæders pligter overfor kongens orlogsskibe. Det hedder heri: *»Ligeledes skal de vendiske skibe, når de møder kongelige udliggere stryge deres flag og udsætte båd med skipper selvanden for at vise papirer for kongelige majestæts kaptajn. Hvis de findes rigtige må de sejle forbi kongelige majestæts udligger.»* Der skulle ikke være nogen tvivl om, hvem der var herre i farvandet.²²

Freden var nok skrøbelig, men sammen med en energisk flådeindsats fra kong Hans fik den alligevel afgørende betydning for forholdet til Sverige. Den danske flåde opererede i hele Østersøen med eskadrer i forskellige farvandsafsnit. Allerede i april 1507 lå »den store bardse SNAGEHAFN« ved Kalmar sammen med 3 andre »fløjskibe« og en halv snes mindre skibe, og også SVANEN, der i 1506 var erklæret for sænket af svenskerne, kom til her. Tilsyneladende har flåden i dette område dels opereret ved Kalmar for at sikre at slottet forblev på danske hænder, og dels i den stockholmske skærgård under Jens Holgersen og Anders Billes kommando. En anden eskadre opererede ved Ålandsøerne under kommando af Søren Norby. Han havde her en styrke på »9 mersskibe« med hvilke han belejrede og siden indtog slottet Kastelholm. Slottet blev brændt og høvedsmanden Steen Turesen Bjelke blev taget til fange. Han havde inden den ulykkelige begivenhed fortvivlet skrevet til Stockholm om hjælp, men han fik den aldrig. Den 27. maj havde han også skrevet til biskop Johannes Olavi

20. R. K. Hannay: Letters of James IV nr. 46 og 47 sept. 1506, nr. 85 d. 6/3, nr. 86 d. 8/3 og nr. 87 d. 10/3 1507 samt Hansereces se III, 5 nr. 264 d. 6 el. 7/7 1507 og nr. 392 pkt. 4 samt Regesta II, 1 nr. 9107 og nr. 9195 d. 7/12 1506 og Grønblad I nr. 272-273.

21. R. K. Hannay side 40.

22. Hanserecesse III, 5 nr. 222 d. 22/3 1507 og side 273.

i Åbo og fortalt, at han selv havde udrustet 2 skibe og han opfordrede bispem til at stille med sit skib sammen med andre lensmænd og borgere i Åbo for at de kunne tage kampen op mod de danske skibe. Han havde således erfaret, at 2 af kongens skibe lå under Nargø og de havde taget 12 skibe fra Ulsby, Nyland o.a. stæder.²³

Medens Søren Norby, Jens Holgersen og Anders Bille håndhævede herredømmet i Østersøen havde kongen endnu en eskadre under Henrik Krummedige, der sikrede kongens magt i Kattegat. Når man hertil føjer kongens fred med Lübeck kan man forstå, at svenskerne kom i forlegenhed, da kong Hans som endnu en trumf søgte kontakt til Vasilii Ivanovitsch i Rusland. Det kom dog ikke til nogen alliance, men øjensynligt har denne henvendelse imponeret kong James IV i Skotland, for i et brev til pave Julius II i september skriver han, at hans onkel kongen af Danmark så en mulighed for at russerne ville vende tilbage til den »romerske fold«. Kontakten til Rusland må dog nærmest opfattes som en skræmmepolitik overfor svenskerne, og vi ser da også gentagne gange svenskerne i Finland berette til Stockholm, når danske sendebud kom til eller fra Rusland.²⁴

De strenge herrer, der var hovedsmænd i Østersøen kunne dog også blive uenige, og de måtte til sidst henvende sig til kongen for at få afgjort deres lille mellemværende. I november 1507 skrev Jens Holgersen til kong Hans og fortalte, at det var en aftale, at hans og Anders Billes folk skulle dele deres erobringer i København, men hans folk havde ikke fået, hvad der tilkom dem. »Det skib, som Anders Bille og mine folk tog til Påske, der udi var : 9 læster mjød, 3 læster tjære, 11 små hundred klapholt og 340 stk. kabelgarn foruden andet småpluk, som var solgt for 8 mark og så dertil skibet.« »Og var udi en anden skude, som de finge . . jern og 2 kister her på havet. Mit folk annammede 105½ mark. Håber, at Eders Nåde flyr mig og mit folk, hvad os bør derudaf.« Heldigvis førte den lille skærmydsel dog ikke til et større uvenskab.²⁵

Ved årets begyndelse i 1508 sendte kong Hans et bud til James IV af Skotland og beklagede sig over, at hansestæderne stadig handlede med svenskerne trods overenskomsten i Nykøbing. Han agtede derfor at vise sin magt i Østersøen til foråret for at sætte en stopper for den ulovlige trafik. Derfor bad han om at få sendt to velbemandede krigsskibe til København før Påske, og han ville da selv forsyne dem

23. Styffe V nr. 128 d. 21/4, nr. 129 d. 22/4, nr. 134 d. 10/5, nr. 136 d. 17/5, nr. 141 d. 24/6 1507 og side XCVIII, Møllerup I side 307-309, RA, Danske Kancelli, Indk. Breve d. 14/11 1507, Hist. Archiv 1870, I side 393, Regesta II, 1 nr. 9224 d. 13/5, nr. 9225 d. 14/5, nr. 9230 d. 27/5 1507, samt Grønblad I 309-11, 314-16 og 326-327.

24. Hannay side 41 d. 18/9 1507, nr. 131 og nr. 132, Styffe V nr. 159 d. 22/9, nr. 152 d. 19/8 1507.

25. RA, Danske Kancelli. Indk. Breve d. 15/11 1507, Møllerup side 308-309.

med den nødvendige udrustning. Desuden lovede han at sende dem tilbage så snart som muligt. Kongen tilføjede endog, at hvis der ikke var nogle skibe til rådighed nu, så bad han kong James om at købe et eller to skibe for ham. James modtog først dette brev den 24. marts, og hans første reaktion var at forhandle med Henry VII af England og Louis XII af Frankrig. Samtidig skrev han til rådet i Lübeck og meddelte dem, at han ikke alene agtede at træffe forholdsregler mod de svenske oprørere mod kong Hans, men han ville også gøre det mod de hjælpere, der støttede svenskerne. Sidste sommer blev der indgået en overenskomst mellem Lübeck og kong Hans, og indholdet af denne var blevet medmeddelt både til James, Henry og Louis, og han opfordrede derfor Lübeck til at overholde overenskomsten. Iøvrigt ønskede kong James svar på dette brev hurtigst muligt, så man kan ikke sige andet end, at den skotske konge virkelig var en god støtte for sin onkel, kong Hans. Desuden sendte kong James iøvrigt en af sine kaptajner, Andreas Bartoun, til kong Hans.²⁶

Kong Hans var, som han havde skrevet til James, nu indstillet på at vise sin flådemagt, og til de mange skibe, som han erhvervede sig på den ene eller anden måde, behøvede han trænede søfolk. Som vi ser det i de følgende århundreder kunne man ofte finde dem ved de vest-europæiske søfartsbyer, og allerede kong Hans var opmærksom på det. Derfor sendte han bud til både Skotland, England og Frankrig om hvervning af fremmede søfolk til sin flåde. Samtidig skaffede han sig også skibe fra udlandet. Den skotske konge havde på denne tid ry for at have gode orlogsskibe, og også i England var man ved at vinde med. Fra sit slot Krogen skrev kong Hans til en borger i London og rykkede for det skib, som han tidligere havde bestilt hos ham, og desuden meddeler han, at han ønskede han at få bygget endnu et skib på 100 læster og velegnet til søkrig. Det skulle ikke være af den type, man kalder kraveller, men et hurtigtsejlende skib. Ejendommeligt nok ser vi iøvrigt, at han også henvender sig til folk i Lübeck for at låne, leje eller købe et skib.²⁷

Udover de skibe, som han selv skaffer sig ved køb eller ved at bygge eller ved at låne eller leje, så udskrev kongen anturligvis også skibe, når han ville vise sin fulde krigsmagt til søs. En bevaret liste over nogle udskrevne skibe fra 1508 ser således ud:

Bispen af Århus med flere på	1 skib med	76 mand
Bispen af Viborg med flere på	1 skib med	61 mand
Bispen af Ribe med flere på	1 skib med	18 mand
Bispen af Vendsyssel med flere på	1 skib med	57 mand
Hr. Henrich Knudsen med flere på	1 skib med	54 mand
Kalø med flere på	1 skib med	30 mand
Bispen af Fyn med flere på	1 skib med	62 mand
Lolland Falster		
samt Oluf Holgersen med flere på	1 skib med	35 mand
Sjælland: Bispen af Roskilde med flere		
til København på min herres skib		106 mand

Ialt 7 skibe med 499 mand

Alle skal stille 8 dage før midfaste for Kalmar.²⁸

Alle disse forberedelser i 1508 omfattede ganske naturligt også forberedelser til at få bygget et nyt skibsværft. Hidtil var de skibe kong Hans havde fået bygget blevet bygget rundt om i riget eller i København, men et værft, der lå centralt for kampene mod hanseaterne ville være en god nyskabelse. Derfor bad han den 23. maj 1508 Henrik Krummedige om, at han ville forhandle med Niels Hacks arvinger, idet kongen ønskede at erhverve sig Æbelø, hvorpå han ville bygge. Æbelø eller Slotø, som den siden kom til at hedde, lå i Nakskov fjord, men helt nemt var det ikke for kongen at komme i gang med byggeriet. Æbelø hørte under Fyns biskop, og biskop Jens Andersen Beldernak var åbenbart ikke venligt stemt, men banlyste byggeriet og forbød arbejderne at udføre noget arbejde der. Hvorfor ved vi ikke, men kongen måtte i alle tilfælde i januar 1509 selv søge kontakt med biskoppen for at få talt med ham om sagen. Sikkert til ærgrelse for kongen blev byggeriet derfor forsinket.²⁹

I det hele taget var året 1508 et år, hvor der blev truffet store forberedelser til det opgør, der skulle komme. Om flådeoperationerne hører vi ikke så meget dette år fra nogen af siderne. Vi ved blot, at i april 1508 kom Jens Holgersen med 7 store skibe til Kalmar, som han bragte undsætning. Ellers var det Søren Norby, der som »øverste kaptajn« over en eskadre sikrede forholdene i Østersøen. Her hører vi fra juni måned, at danskerne havde bemægtiget sig 6 skibe, der sejlede fra

26. Hannay nr. 151 d. 10/1 1508, nr. 169 d. 4/4 1508, Hanserecesse III, 5 nr. 339 og nr. 361 d. 9/4 1508 samt Henry VII bd. 2 side 264.

27. Årsberetn. fra Det kgl. Geheimearchiv I, 5, 6, 18, 22, 23, 32, 33, 39, 40 og 48 samt Gairdner: Richard III og Henry VII bd. 2 side 187-188 og 264, Hanserecesse III, 5 nr. 373 d. 26/5 1508.

28. Danske Magasin 4. rk. bd. 2 side 284-285.

29. Will. Christensen nr. 271 d. 23/5 1508, nr. 280 d. 25/1 1509.

Raumo i Finland til Reval, men da fangerne blev ført til Gotland, havde de på det ene skib overmandet besætningen og fået skibet tilbage. Svenskerne indgik dog i Ny Varberg en våbenstilstand, men det svenske rigsråd klagede den 22. november over, at kong Hans udliggere ikke overholdt aftalen, men i stedet vedblev med at hærge og plyndre såvel på den svenske kyst som i Finland. Det kan meget vel hænge sammen med, at det knap har været klart, om der var fred eller krig mellem parterne. Tilsyneladende er året præget af en usikkerhed, der klart varsler den store indsats og ufreden i det kommende år.³⁰

Kong Hans har, som vi har set det i det foregående, lige fra sin tronbestigelse i 1481 vist interesse for sin orlogsflåde. Han har købt skibe og bygget skibe og lejet skibe og i det hele søgt at pleje flåden bedst muligt. Derfor er det vel heller ikke mærkeligt, at man blandt hans notater også kan finde råd mod skørbug. At sørge for den bedste forplejning med fetalje, der ikke fordærves, har altid været et problem for søens folk, og resultatet blev jo som regel, at den kost man kunne medbringe ikke var tilstrækkeligt nærende og ofte gav mangelsydomme. En af de mest kendte var skørbug. Kong Hans råd mod skørbug lyder sådan: » Man skal tage en god håndfuld af efterskrevne urter: Pommerske Salvie, By møche (Bynke?), Bjørnekarse, stenpeber, og den grønne mellembark af asketræ og det alt sammen lade syde tilhobe i vin eller godt fedt øl under tæt låg til halvparten er vel indsødet, dernæst give den syge deraf at drikke varmt om morgenen i 8 dage, det hjælper visselig og sygdommen forsvinder bort.«³¹

30. Styffe V nr. 196 d. 11/4 1508, Will. Chr. nr. 273 i 1508 og Hanserecesse III, 5 nr. 372 d. 26/5 1508, Regesta II, 1 nr. 9359 d. 16/6 og nr. 9389 d. 22/11 1508 samt Grønblad I side 359-361 og 385-387.
31. Klevenfeldts saml. I nr. 1 side 79.



Helsingørs segl fra 1456 og 1517. Man ser at skibstyperne er ændrede med tiden. (Efter Herbert Ewe: Schiffe auf Siegeln. Bielefeld 1972).

Kapitel VII

Krigen mod Hanseaterne

Da kongen ønskede at få en afslutning på krigen med svenskerne planlagde han et større angreb på Sverige til foråret 1509. Det gjaldt derfor også om at få støtte udenlands, og i december 1508 skrev han til kong James IV af Skotland og bad ham sende mænd og skibe til København, således at de kunne være her omkring den 15. maj. Han forklarede også, hvordan han havde forsøgt forhandlinger med svenskerne, men de var udeblevet fra mødet, og da tilmed nu Lübeck havde genoptaget handelen med svenskerne så det ud til at en krig var uundgåelig.¹

Fra Danmark måtte kongen også først og fremmest skaffe skibe og mandskab til skibene, og han underrettede derfor sine lensmænd om planerne om nu at gøre en ekstra indsats for at få en ende på fejden med svenskerne. Derfor ønskede han både at udskrive adelen og hver tyvende mand af almuen overalt i riget. I sit brev til Anders Bille på Stegehus skriver han endvidere, at han skal udruste så mange skibe som findes i købstæderne i hans len og »til hvert skib, som almuen kommer på i dit len, bestilles foruden skibsbåden en god lempelig jagtbåd så stor som skibet kan størst føre efter sig.« Desuden hedder det i brevet, at Anders Bille skal »komme os til tjeneste selv tolvte velfærdige med harnisk og værge og kost og spisning til St. Michelsdag (29. september) så du dermed følger vor almue, som skal ud af dit len til København, så du er her 8 dage før Pinsedag næstkommende allersenest.« (27. maj).²

Den 23. marts 1509 skrev kongen atter til kong James, og vi ser nu hvor skiftende situationen kan være, idet han nemlig kunne meddele, at der fornylig var kommet nogle svenske råder til kong Hans i Helsingborg. De havde fuldt mandat til at forhandle og resultatet var da blevet, at der var blevet sluttet en våbenstilstand, som skulle vare til St. Hansdag, hvor man da ville afgøre om freden skulle vare ved.

1. Hannay nr. 210

2. Will. Christensen, Missiver d. 29/12 1508.

Kong James behøvede derfor ikke belaste sig med de store krigsomkostninger til sommer, men hvis han blot for kong Hans regning ville sende et eller to passende skibe til at være i København ved sommerens begyndelse, så ville betalingen blive sendt omgående, og han tilføjede, at hvis det blev nødvendigt til næste år så ville han gerne købe 2 eller 3 krigsskibe. De to konger kunne på grund af det nære familieskab tale lige ud med hinanden og de støttede hinanden, hvor de kunne. Kong Hans kunne da tilmed hjælpe James, idet denne også interesserede sig for skibbygningen. James fik således lov til at sende en sømand til Norge for »at udsøge tømmer til skibsmaster«, og prins Christian skulle være behjælpelig med at fragte masterne til Skotland.³

Den danske flåde stak alligevel tidligt i søen og lå sommeren igennem i Østersøen for at hindre tilførsler til Sverige, og som tidligere omtalt var det en ofte benyttet rute at sejle op langs kysten til Reval, hvorfra der var den korteste afstand til Stockholm. Netop denne vinter havde Svante Nilsson haft en holk liggende ved Reval og i en meddelelse fra slotsfogden i Åbo, Josef Pedersen, fortæller han den 12. maj, at holken var kommet velbeholdent til Lübeck sammen med en del lybske skibe, men et af de lybske skibe var imidlertid undervejs blevet skilt fra de øvrige og havde søgt tilbage til Reval. Han skriver videre i brevet, at danskerne havde fået nys om det lybske skib og de havde derfor angrebet havnen med 30 mand og fået held til at erobre den lybske holk, idet der blot havde været 10 mand på den, fordi de andre var taget ind til Reval. I en senere skrivelse beklager højmesteren i Livland stærkt danskernes angreb, men han skriver iøvrigt, at danskerne havde taget 2 skibe. Om det ene eller det andet er rigtigt er vanskeligt at sige.⁴

Svenskerne kom imidlertid ikke til det aftalte møde til St. Hans, og det forårsagede naturligvis at krigen atter kom i gang, og en dansk flåde var straks klar til at stå til søs. Netop fra dette år har vi bevaret en del regnskaber, der kan fortælle os om, hvilke skibe det drejede sig om. Der står således, at følgende skibe fik krudt, da de »ved St. Hans tid løb ud mod de lybske«: Der blev således udleveret 8 fade krudt til hvert af følgende skibe: MARIA V. HORN, BARTUNEREN, AMORALEN, DEN SKOTSKE KRAVEL og HANS ABESHAVNS HOLK. Følgende skibe fik hver 6 fade krudt: SVANEN, DET NYE ENGELSKE SKIB min herre købte,

3. Hannay nr. 227 d. 23/3 1509 og nr. 230 og 236.

4. Hanserecesse III, 5 nr. 43 og nr. 465, Møllerup side 314-315, Huitfeldt side 1073, Jahn side 427.

5. G. Galster side 113-115.



Segl fra Otto Rud.

HAMBORGER KRAVEL, DEN GAMLE ENGELSKMAND og DEN LYBSKE HOLK, som toges ved Reval. Endvidere fik SNAGEHAVN 4 fade, KETZEN 3 fade og FYRBLASEN, som Thomas Holst var på 2 fade.

På den sidste del af regnskabsarket er papiret desværre itu, men følgende kan læses: Item Caspar v. Lentze førte Otto Rud udi søen -- -- havde sloges med de lybske 6 fade krudt -- -- på en jagt efter min herres -- -- GEDDEN udi søen 4 fade krudt -- -- krael, som kom til land -- -- med de halve slanger 3 fade krudt -- -- På GEDDEN, som fulgte UGLEN samme tid 4 fade krudt.⁵

Vi kan nok ikke af den udleverede krudtmængde udlede antallet af skibskanoner, men i højere grad noget om, hvor langt togt de pågældende skibe skulle på. 10 skibe fik enten 8 eller 6 fade krudt, mens 3 skibe, hvoriblandt det store skib SNAGEHAVN, nok har skullet operere nærmere Danmark, men herudover nævnes også et par skibe på den sidste del af regnskabsarket, som det er vanskeligere at stedfæste, idet sætningerne er ufuldkomne. Vi får dog også af dokumentet at vide, at Otto Rud var på flåden og at han har erobret en holk, men desværre ikke hvilken.

Den flåde, der stod ud umiddelbart efter St.Hans satte kursen mod Finland, men vi ved ikke hvem, der har været flådens leder. Det må dog være sikkert efter dokumenterne, at Otto Rud var med og at han var »høvedsmand for de landsatte krigsfolk«, men om han også var flådens leder står der ikke noget om. Arild Huitfeldt skriver i sin Danmarkskrønike, at flåden blev ledet af Søren Norby, Tile Giseler og Otto Stigsen, mens andre kilder tillige nævner Otto Rud og Jens Holgersen.

I Finland plyndrede man efter datidens skik, og bl. a. gik det ud over Åbo, der blev stormet og plyndret, og også kirkerne måtte lide under folkenes hærgen. Biskop Johannes skrev således fra sit slot Kuusto til Svante Nilsson, at de danske havde plyndret domkirken og borttaget »biskoppens hue, stav og skrud, domkirkens kalke og mange andre kostbare sager,« og her er det, at biskoppen oplyser, at »høvedsmanden for de landsatte krigsfolk var Otto Rud.« Samme efterår skrev ærkebisen i Upsala til kong Hans om de røvede klenodier, og fra et brevregister til Otto Ruds bror Knud Rud ved vi, at der anføres et brev om en »biskops hat«, der sendtes til Åbo, hvilket tyder på, at i hvert tilfælde nogle af de røvede genstande er returnerede.

Desuden ved vi, at Otto Ruds søster Sophie Rud var gift med Erik Madsen Bølle, som var forlenet med Tureby len, og under Tureby len findes Ejby kirke på Stevns, hvor der i århundreder stod en alterkalk fra Åbo indtil den i 1925 blev leveret tilbage til domkirken af den danske stat. Når alterkalken er havnet her kan det bl. a. skyldes, at Otto Rud døde allerede året efter angrebet på Åbo, og alterkalken må da være havnet hos hans søster Sophie.

Hvad der videre skete med den danske flåde får vi at vide af Sander Arendson på Åbo slot, der den 30. august skrev til Svante Nilsson, at danskerne var sejlet til Gotland, men at »de 6 skibe, som hærgede Øregrund« stadig ligger ved Nargøen. De har plyndret rundt om i lenet, og han tryglede derfor om at få hjælp, da der ingen proviant var i byen, hvorfra borgerne var flygtede, og han klagede fortvivlet over, at almuen truede med at gå over til kong Hans.⁶

Omtrent samtidig med disse begivenheder hører vi om 16 danske skibe, der ligger i Stockholms skærgård, hvor de har hærget på Synge og Brønsholmen, hvilket vel var medvirkende til, at det nu endelig lykkedes at få en forhandling i stand med svenskerne. Resultatet blev en fred, der sluttedes den 17. august. Ved denne lovede svenskerne bl. a., at hvis det kom til krig mellem Lübeck og kong Hans skulle svenskerne anholde alle lybske købmænd, skibe og alt gods fra Lübeck til fordel for kong Hans. At en sådan krig var nær forestående var der adskilligt, der tydede på, og begge parter har sikkert været helt vidende om det. I den forbindelse kan det jo synes ejendommeligt, at det ovenfor citerede dokument siger, at »flåden ved St. Hans tid løb ud mod de lybske,« på et tidspunkt, hvor der tilsyneladende var fred.⁷

Under krigen med Sverige havde kongen forbudt tilførsler til fjenden, og da Lübeck alligevel havde overtrådt forbudet havde kongen set sig nødsaget til at beslaglægge lybsk gods. Det førte naturligvis til, at Lübeck forberedte sig til krigen mod Danmark, og samtidig forsøgte byen at samle forbundsfæller blandt de andre hansestæder. Den 20. juni havde Lübeck således atter forsøgt at overtale stæderne til at slå følgeskab, men endnu engang måtte Lübeck love, at før det foretog sig noget fjendtligt skulle det forsøge forhandling med kong Hans. Tilmed erklærede Danzig, at man ikke ønskede at bryde med Danmark selvom man evt. blev udsat for overgreb. Danzig måtte

6. Regesta nr. 9431, 9434 og 9465 samt Kirkehist. Saml. II side 416-418, Grønblad I side 427-428 og 438-440 samt Napiersky: Russisch-Livländische Urkunden side 269.

7. Hanserecesse III, 5 nr. 475 og 476 d. 17/8 1509, Regesta II, 1 nr. 9468 d. 13/8 1509, Grønblad I, 432-433.

8. Hanserecesse III, 5 nr. 401 d. 1/1, nr. 444-47 d. 20/6 1509.

9. Hanserecesse III, 5 nr. 451 d. 14/7, nr. 455 d. 21/7 1509.

10. Hanserecesse III, 5 nr. 452 og 459.

11. Hanserecesse III, 5 nr. 457 d. 28/7 1509.



Alterkalken fra Åbo kirke, som Otto Rud røvede og som tilbageleveredes i 1925. (Nationalmuseet)

nemlig tage hensyn til dets store handel mellem Vesteuropa og Østersøen, hvor de mange skibe fra Danzig skulle passere de danske farvande.⁸

Lübeck var imidlertid meget utålmodig, og allerede den 14. juli udsendte de en hverveplakat til »alle skippere, bådsfolk og andre søfarende mænd« om at de skulle henvende sig til Lübeck. Hertug Frederik af Holsten skyndte sig dog med at erklære sig neutral i striden mellem Lübeck og kong Hans. Helt nemt havde han det heller ikke som bror til kongen.⁹

Danzig gik også i gang med sit diplomati og sendte en forhandler til København. Det var en sekretær Jørgen Zimmermann, der nåede København den 10. juli. Han søgte foretræde for kongen, man fik at vide af slotsfogden Anders Bille, at kongen var taget over Bæltet, hvor han lod bygge to kraveller, men han ville være tilbage i København den 25. juli. Mens han således ventede kunne han berette hjem »om sælsomme og meget tankbare tidender fra søen« om de lybske og kongens skibe, og den 17 juli kunne han fortælle, at »den skotske kaptajn var kommet med sin kravel og havde bragt med sig en lybsk holk på ca. 80 læster.« Desværre får vi ikke at vide, hvorledes den er opbragt, men det er åbenbart en af de fra kong James oversendte kaptajner, Andreas Bartun, der har haft held med sig mod lybske handels-skibe.¹⁰

Allerede den 23. juli vendte kongen tilbage til København, og Jørgen Zimmermann søgte straks at få audiens, og den 25. juli lovede Anders Bille at det snart ville ske. Kongen, der lige kom fra sit skibbyggeri var imidlertid mere interesseret i det arresterede lybske skib. »Om torsdagen var kongen sejlet med det lybske skib og tilbragte formiddag, eftermiddag og aften. Det samme skete om fredagen den 27. juni, så jeg bad skriftligt om audiens.« Kongens interesse for sin flåde og skibbygningen var umiskendelig.¹¹

Den 31. august fik de lybske rådsherrer og flådeførere Hermann Mesman og Bernd Bomhouwer instruktionen for deres togt til Sverige, og den 14. september afsejlede flåden fra Travemünde og nåede via Bornholm til Gotland den 22. september. Hovedsmanden på Visborg på Gotland beretter til kong Hans, at den lybske flåde på 19 skibe ankrede op ved Vestergarn. Man gjorde ikke landgang, men sendte blot nogle folk i land for efter sigende at købe høns og får, men

hovedsmanden stolede ikke på foretagendet og tog for en sikkerheds skyld de fem udsendte mand til fange. Lybeckerne sendte til gengæld deres både i land på Karlsø, hvor de greb fem bønder, som de bortførte. Efter at have ligget der i et par nætter satte flåden atter kurs mod de svenske skær. Et par dage efter kom imidlertid »herrerens bark af Lübeck tilbage igen i Vestergarn« Den havde sandsynligvis været i Lübeck med underretninger. »Men på St. Michels aften (29. september) da sendte St. Michel Eders Nåde samme skib i land en fjerdingvej fra Vestergarn«, og Schinkel var ikke sen til at bemægtige sig det strandede skib. Han tilfangede de 45 mand og tømte skibet for »bøsser, værge og fetalje. Det fik jeg straks reddet og skibet med«, som han fik flot igen »så det skader ej mere end at masten er hugget derpå.« »Det var skønne bøsser derpå, dem sendte jeg til slottet«. ¹²

Laurens Schinkel, der rapporterede om lybeckerne skrev endvidere, at der på flåden var 2000 mand og 100 ryttere, så hele besætningen med bådsfolkene udgjorde omkring 3000 mand. Herudover fortalte han også om forholdene på Gotland. Han meddelte, at kongens skib UGLEN lå i Visby havn, men han havde straks gjort en jagt klar til Kasper Dankvart, der blev udsendt i kongens ærinde, og så spurgte han, om kongen ville have bardsen til søs i år, »som Eders Nåde fik af Jens Holgersen«. »Jeg må have hende op og kalfatre først. Hun er tvende gange kalfatret siden hun var ny. Hun duer ikke til andet end lade med tømmer og lade løbe til Holland og sælges.« Til sidst spurgte Schinkel om kongen ville have den nye lybske bark sendt eller om den skulle blive ved Gotland. ¹³

I Stockholm var på samme tid rigsrådet forsamlet for at ratificere den indgåede fredstraktat med Danmark, og krigspartiet fik da ved den lybske flådes ankomst en ønskværdig tilskyndelse til ikke at godkende traktaten. Hemming Gads hadske tale imod danskerne, »der var udsprungne af en samling røvere, tyve og misdædere og kun tragtede efter ethvert folks undergang« gjorde sin virkning og den 14. oktober blev der underskrevet en forbundstraktat mellem Sverige og Lybeck.

Mens lybeckerne var i Stockholm agtede kong Hans at foretage et angreb på Lübeck med den danske flåde. I midten af oktober afsejlede Søren Norby med 40 mindre skibe og den 18. oktober landsatte han

på stranden ved Hafkrug mellem Travemünde og Neustadt en anelig mængde landsknægte. Deres opgave var at hærge i omegnen af Lübeck til forberedelse af et større angreb på byen. Mens de var her kom der imidlertid en stærk østenstorm, der kastede en del af de danske skibe på land, hvorefter man fra byen gjorde et udfald og erobrede en del af de strandede skibe. Situationen så derfor ikke godt ud, da kongen nogen tid senere kom med resten af flåden. Han førte derefter nogle forhandlinger med hertug Frederik for at få denne til støtte, men uden held, og derfor lod han landsknægtene hjemsende og drog hjem med resten af flåden efter dette lidet heldige krigstogt. Samtidig vendte også lybeckerne hjem fra Stockholm, men de kom også ud for en heftig storm og mistede en stor del af deres skibe. Efter visse kilder skal blot 6 skibe være vendt hjem.¹⁴

Den krig, som både kong Hans og Lübeck havde forberedt sig på var nu for så vidt i fuld gang, selvom den officielle krigserklæring først blev afsendt fra Lübeck i april 1510. Ligesom Lübeck havde prøvet at skaffe sig forbundsfæller havde også kong Hans søgt at forberede sig diplomatisk, men kun kong James af Skotland havde vist sig positiv med hensyn til at hjælpe. Kong Hans var i stadig brevveksling med sin søstersøn, og han gav overfor ham også udtryk for sin skuffelse over, at han ikke kunne få hjælp af den franske kong Louis XII. Han skrev til kong James herom og sagde, at han derfor overvejede at aflyse planerne om et ægteskab mellem prins Christian og »den franske lady«. Han havde fået et tilbud om en datter af den polske konge, og han bad nu om kong James råd hertil. Det var imidlertid først og fremmest de militære forhold brevvekslingen ellers drejede sig om. Allerede i juli 1509 bad han således om at få sendt 2000 mand til København med våben og skibe ved næste sommers begyndelse. Han meddelte desuden om sit behov for søfolk og i november gav han også meddelelse om det nye forbund mellem Lübeck og Sverige. Derfor bad han om, at James ville beslaglægge skibe og varer, som lybeckerne kom med til Skotland, og han bad ham opfordre kongen af England til at gøre det samme.¹⁵

I det hele taget støttede han sig i høj grad på den skotske konge, der da også viste sig meget imødekommende. Omkring nytår 1509-10 skrev han atter til James og bad ham sende skibet MARGARET og 3 an-

12. Hanserecesse III, 5 nr. 482 d. 2/10 1509, Styffe V nr. 283, I. G. Waitz side 156 og Jahn side 436.
13. Hanserecesse III, 5 nr. 482 d. 2/10 1509 Laurens Schinkels rapport.

14. I. G. Waitz side 158, Hanserecesse III, 5 nr. 486 d. 21/10 1509, Huitfeldt side 1072-1073, Jahn side 436-438.

15. Hannay nr. 185 d. 28/7 1508, nr. 259 d. 20/7 1509, nr. 260 d. 24/7 og nr. 278 d. 22/11 1509.

dre skibe bemandede og udrustede til krig således, at de var i den norske havn Marstrand til Påske, og at de der skulle stille sig i den danske konges tjeneste.¹⁶

Ligesom lybeckerne havde kong Hans også tidligt søgt at sikre sig hjælp fra kaperne. Som vi har hørt havde han allerede i sommeren 1509 skotske kaptajner i sin tjeneste, og i november meddeler kongen, at han vil give kaperbrev til enhver, der vil plyndre skibe fra Lübeck og dets allierede. Med disse breve kunne de ankre i danske havne og sælge det erobrede gods, hvis de gav en fjerdedel heraf til kongen.¹⁷

I løbet af vinteren blev de sidste forberedelser foretaget. Anders Bille fik pålæg om, at der alle steder omkring landet blev holdt vagt imod stranden, således at hvis fjenden gjorde landgang blev almuens straks alarmeret for at afværge ødelæggelser. Også Oluf Holgersen fik ordre til at komme til hjælp, hvis de lybske gjorde indfald og de to herrer skulle i det hele taget støtte hinanden.¹⁸

Fra Lübeck hører vi om, hvorledes kaperne gjorde sig klar. Regnskaberne viser således, at 8 borgere købte en holk for 1300 mark og bøsser og krudt til den for 942 mark. Fire oldermænd, der residerede i Reval købte en bark med bøsser og værge vurderet til 880 mark og desuden var der 3 lybske rådmænd, der sammen med 9 borgere lånte en kravel, MARIE, med bøsser og værge, der var takseret til 3064 mark. Desværre mangler vi tilsvarende oplysninger fra Danmark, men nu var man ved at være klar på begge sider, og den 21. april 1510 kom da også krigserklæringen fra Lübeck, Wismar, Rostock og Stralsund.¹⁹

I det første krigsår var det tilsyneladende Lübeck, der havde initiativet, men her var man også så utålmodige efter at komme i gang at man end ikke havde tid til at afvente de allieredes skibe. Allerede i slutningen af april sendtes 6 lybske skibe i søen inden man var klar i Danmark, hvor blot 3 skibe med SVANEN som admiralskib lå i Østersøen. Ved Gedser kom det til en heftig træfning mellem de to parter og uheldigvis fik SVANEN skudt sit ror i stykker og ilde tilredte måtte de 3 vende hjem. Lybeckerne fortsatte til Langeland, hvor de skændede og brændte indtil bønderne fik samlet sig i stort tal og fik foretaget et angreb på lybeckerne. Disse måtte trække sig tilbage til skibene med tab og sejlede omgående tilbage til Travemünde. Der var imid-

16. Hannay nr. 286 d. 28/12 1509.

17. Hannay nr. 279 d. 23/11 1509.

18. Will. Christensen, Missiver d. 17/2 1510.

19. Pauli side 53-55, 60-61, Styffe V nr. 296 d. 30/3 1510.

20. F. Boisen: Møns historie bd. 4 side 22-26, Huitfeldt side 1077, Jahn side 440-441, Allen I side 519-520, og Fritze og Krause side 174.



Afbildning af kong Hans fra det kongelige slot i København udført af Adam v. Düren i 1503. (Nationalmuseet).

lertid stadig ikke kommet skibe fra de andre byer, og under anførsel af rådmændene Gert Stolterbol og Herman Falck stak de da atter til søs med 18 skibe. Vi var nu kommet hen i maj måned, og skibene satte denne gang kursen mod Møen. De løb ind i fjorden ved Borre og brændte og hærgede deromkring. Herefter drog de mod Stege, men Anders Bille havde forberedt sig med et effektivt forsvar. Da lybeckerne omsider natten mellem den 31. maj og 1. juni forsøgte at storme blev de slået tilbage, og da deres anfører, Gert Stolterbol, faldt, begyndte de at flygte mod skibene stærkt forfulgt af danskerne, der indhentede dem ved Højby. Der blev et stort mandefald før de sidste fik reddet sig ombord på skibene, hvorefter de skyndsomt sejlede bort. Da kong Hans 14 dage senere besøgte Anders Bille blev han berømmet for sin fornemme krigsbedrift. Efter at være smidt væk fra Møen forsøgte lybeckerne sig mod Lolland, men her havde man kastet skanser ved stranden og stod klar med skyts, så flåden vendte nu næsen mod Sundet. Her lagde skibene sig ved Helsingør og skød nogle skud over byen. Nogle hollandske skibe, der var på vej ind i Østersøen søgte at undslippe, men lybeckerne indhentede dem og 11 af dem blev det bytte, som lybeckerne kunne føre med sig hjem til Traven.²⁰

Da den lybske flåde var kommet hjem lykkedes det endelig at få den forenet med de andre stæders krigsskibe, der omsider dukkede op. Den 7. juli stak den nu forenede flåde til søs med ialt 24 skibe og 12 jagter, der satte kursen mod Bornholm. Birger, ærkebisp i Lund, beretter til kong Hans om angrebet på Bornholm: »Udi torsdag næstforleden kom for Bornholm af de lybske 24 mersskibe og 6 jagter bemandede og gav sig straks i land med samme jagter og mange espinge. Der mødte dem mine tjenere med så megen almue, som da kunne samles og sloges med dem en lang stund og blev der sårede og døde mænd på begge sider, og medens de således sloges kom så mange fjender i land, at almuen gav flugten og skiltes ad. Siden kunne min foged ikke længere stå imod, men gav sig til slottet og fjenderne begyndte straks at skænde og brænde.« Derefter begyndte de at belejre slottet, »og skriver min foged mig til, at fjenden havde over 40 skærmbækkere og mange andre bøsser og skerpentiner og andre på landet.« Omsider den 12. juli måtte bornholmerne overgive sig og der blev sluttet aftale med de lybske høvedsmænd Herman Falck og

Claus Hermelin, at Lübeck skulle have i brandskat 4000 gylden, 8000 lod sølv mod at landsknægtene forlod landet. Det viste sig imidlertid umuligt at skaffe så meget selvom både kirker og private hjem blev tømte, og lybeckerne viste sig da så velvillige at lade bornholmerne vente 6 uger med at betale de sidste 1410 gylden, men som gidsler medtog man Peter Kofod, Per Lauritsen og Jens Schoning.²¹

Fra Bornholm sejlede den allierede flåde mod Kalmarsund, hvor man havde fået underretning om, at svenskerne lå med nogle skibe for at belejre Kalmar. En dristig dansk kaper, Jens Hunk, trængte om natten mellem den 3. og 4. august ind i Kalmarsund, hvor han opsnappede 6 både og tog 9 mand til fange. I sin rapport herom til kong Hans fortæller han, at fangerne siger, at der er 6000 mand svenske og hanseater, men at der var mange »lastbærere og andet sammenløbet raps«, men at de planlagde at hærge på kysterne ved Rønneby og Sølvitsborg. Efter at de allierede ganske rigtigt havde hærget på kysterne sejlede de til Lolland, hvor de plyndrede Nakskov.²²

Danskerne havde hidtil baseret deres flådestyrke på småaktioner og kaperier i den nordlige del af Østersøen ved Åland, og i 1510 hører vi da også, at kongens udliggere i juli lå her ved Moesund. Omsider besluttede kongen dog den 10. august at udnævne Henrik Krummedige til »øverste kaptajn og høvedsmand for alle vore kaptajner, folk og tjenere, som vi nu skicket og forskrevet har at være i søen, os og vort rige og land til tjeneste mod vore og rigens fjender og uvenner.« Tilsyneladende var alt klart for ham, således at han hurtigt har kunnet samle en hel del skibe og krigsfolk for at kunne afsejle til Lolland. I hvert tilfælde er han kommet dertil således at han snart kom i kamp med fjenden her. Den 20. august skriver han herom til sin kone: »Du må vide, at vor nådig herres folk var til slag med de lybske og svenske og slog et tal i hel af dem og greb ved 20 af dem og min herre mistede intet folk og fik ingen skade uden Åge Brahe, han blev ilde og ligger og hvad Gud vil gøre med ham.« Det blev kort sagt et nederlag for de allierede, der måtte trække sig tilbage til skibene og omgående afsejle til Trave, hvor knægtene blev hjemsendte. Herefter var det Henrik Krummedige med 8 orlogsskibe samt en række kapere, der gjorde sejladsen usikker for hanseaterne, og først i slutningen af oktober vovede svenskerne sig tilbage til Kalmarsund beskyttet af 8 eller 12 lybske skibe, der endelig vendte hjem i begyndelsen af november.²³

21. Hanserecesse III, 6 nr. 7 d.

8/7 1510, nr. 22 d. 15/7 og nr.

23 d. 16/7 1510, Mojean side 5.

22. RA, Danske Kanc. Indk. Breve d. 15/8 1510, Jahn side 446, Fritze og Krause side 175.

23. Danske Magasin 3. rk. bd. 2 side 150 nr. 72 side 151, Styffe V nr. 324, I. G. Waitz side 163-164, Hanserecesse III, 9 nr. 717 d. 14/11 1510, Regesta II, 1 nr. 9558 d. 22/8 1510, Grønblad I 484-485.

Fra året 1510 får vi atter fra de bevarede regnskaber lidt oplysninger om de udsendte skibe. Blandt andet får vi at vide, at alle kongens skibe fik udleveret 2 fade krudt, hvorefter de fik suppleret op alt efter hvilken ekspedition, de skulle på. HOLKEN, der skulle hente fetalje i Kalundborg fik blot 1 fad krudt mere, hvorimod MARIA V. HORN, der skulle til Norge fik 4 fade ligesom DEN SKOTSKE BARK, der også skulle til Norge med »min unge herre« dvs. prins Christian. SVANEN, der stod ud til søs den 7. april fik 9 fade krudt, mens BARTUNEREN med Søren Norby ombord fik 7 fade krudt. Ligeledes omtales SNAGEHAVN, der skulle til Rusland med Anders Morian ombord, og Sander Skotte, der var på SVENDBORGER KRAVEL.²⁴

Mandskabet til kongens skibe blev udskrevet fra købstæderne, og disse kunne måske falde for fristelsen til på denne måde at udskrive folk, som de gerne ville af med. Man får en anelse om det, når biskop Niels Claussøn Skade af Århus den 11 november skrev til kongen, »at da han drog fra Kalundborg havde han fornummet, at der er meget løstagtigt folk blandt dem, der er udskrevet af købstæderne«. Han foreslog derfor kongen, at der tilskikkedes nogle folk til at bese mandskabet, og at kongen påbød, at »en borgmester eller rådmand fulgte med som forstander for hver købstads mandskab.«²⁵

Kongens største fremgang til søs skete ved blokaden af sejladsen til Sverige, og her spillede også kaperkaptajnerne en stor rolle. Især var det brødrene Bartun fra Skotland, der gjorde gode fangster, og kongen gav da også i september Robert Bartun sin bedste anbefaling for hans indsats denne sommer, hvor »han har kæmpet mod kongens fjender og erobret skibe og varer«. I juli fik kongen således underretning om, at der skulle være sølvbarrer i et af Robert Bartuns erobrede skibe, og han bad derfor Eske Bille tage vare på det. Denne kunne dog meddele tilbage, at der ikke var sølvbarrer på noget af de tre skibe, der nylig var blevet taget og ført til København. Den 18. juli kunne han yderligere berolige kongen med, at han havde aftalt med høvedsmændene, at det erobrede gods ville man ikke dele i de første 8 dage, og ligeledes ville Anders Bartun ikke fjerne det fad, han havde taget, før kongen kommer til stede. Også kaptajnerne Jacob Vallatz og Tile Giseler havde erobret skibe med forbudte varer ombord, så danskerne havde trods alt en ganske god fangst dette år.²⁶

Det må iøvrigt ikke have været nemt for de søfarende i disse tider,

24. G. Galster side 115-117.

25. RA, Danske Kanc. Indk. Breve d. 11/11 1510.

26. Hannay nr. 310 og 324, Årsberetn. fra Det kgl. Geheimearchiv I nr. 61, Will. Christensen, Missiver d. 15/7, d. 16/7 1510 og RA, Danske Kanc. Indk. Breve d. 18/7 1510 og Registrant 108 pk. 2 læg 6.

når både lübeckerne og danskerne var ude efter dem. Lübeck tillod imidlertid skibene fra Danzig at passere uhindret og hollænderne truede Lübeck med repressalier, hvis man ikke lod de hollandske skibe passere Sundet uhindret. Holland var imidlertid Lübecks rival, så en sådan trussel virkede ikke efter hensigten. Selv i farvande under det neutrale Danzig angreb lybske udliggere nogle hollandske skibe, hvilket naturligvis forårsagede kraftige ophævelser fra Danzigs side. Danzig holdt ellers strengt på sin neutralitet, så hverken danske eller lybske skibe forulempede dem, men trods alt kunne man jo tage fejl, og desuden kunne det jo også være, at danzigerne ikke altid overholdt forbudet mod at sejle med svenske varer. Vi ved således, at Danzig reklamerede over arrestationen af nogle af deres skibe, men kongen kunne gøre rede for, at de alle havde haft svensk gods ombord. Danzig kunne da også benyttes som skalkeskjul for de krigsførende. Den skotske konge havde således ladet købe nogle skibsmaster i Danzig, og det var vanskeligt for ham at få dem hentet. Han bad derfor kong Hans som mellemmand at bede Danzig om at sørge for, at de blev fragtet som danziger gods til Skotland.²⁷

I årets sidste måneder var man i fuld gang med at forberede sig på det følgende års togter samt med klargøring af skibene. Den mand, der i København stod for arbejdet var Eske Bille. Vi ser hvor ihærdigt og interesseret kongen følger med i det hele og giver sine ordrer vedrørende flåden. Mens kongen i oktober opholdt sig i Kalundborg sendte han hyppigt ordrer til København. Den 4. oktober pålagde kongen Eske Bille og Anders Hemmingsen at de skulle låne til Søren Norby, hvad han behøvede af bøsser, krudt og fetalje »til det skib, han har købt til at gøre kongen tjeneste på.« Den 4. november pålagde kongen Eske Bille og skriveren Anders, at de skulle sørge for opbevaringen af »takkel og tov samt krudt fra de skibe, som nu er eller kommer til København«. Der skulle endvidere sættes en skipper på hvert skib til at tage vare på al takkel og tov til skibet, og skipperne skulle så sørge for, at skibene var klare til foråret så snart det behøvedes. Desuden fik Eske Bille ordre til at tage vare på alt det krudt, som er på skibene, og så skulle han iøvrigt sende »en forfaren karl« til kongen, så han kunne høre, hvad »de havde erfaret i søen«. Kongen ville nok følge med i hvad der foregik.²⁸

Flåden var tidligt i søen i 1511. Allerede den 24. marts fik hoveds-

27. Hanserecesse III, 9 nr. 610, nr. 566 d. 10/4, nr. 607 d. 20/5, nr. 622 d. 24/6, nr. 615 d. 14/6 1510.

28. RA, Eske Billes arkiv nr. 5147 pk. 1 brev nr. 21 d. 4/10 og nr. 14 d. 4/11 1510.

29. RA, Eske Billes arkiv 5147 pk. 1 brev nr. 26 d. 24/3 og nr. 28 d. 1/4 1511.

»vores anden jagt«, der ligger ved København, og han skulle låne en jagt af hollænderne, således at disse to kunne følges med de andre skibe. Den 1. juli ændrede kongen ordren til at skibene omgående skulle stå til søs og forene sig med Jens Holgersen. Endvidere skulle Claus Norby straks løbe ud »med det vort skib, han er høvedsmand på« og begive sig til Gedser og der gå i land for at komme til kongen, der nu opholdt sig på Nykøbing Slot, hvorfra han allerede dagen efter sendte en ny opfordring til, at skibene skulle skynde sig til søs.³⁰

Da der i maj måned var dukket en større flåde af hollandske handelskibe op, omkring 200, måtte kong Hans tage affære. For det første udvalgte han nogle af skibene til brug i sin egen flåde, som »det var gammel sædvane«, og dernæst besluttede han, at danskerne helle- re måtte konvojere de mange skibe sikkert ind til havnene i Østersøen under kommando af Jens Holgersen. Efter at de var ført i god behold til Livland sejlede den danske flåde ned langs kysten mod Wismar. Her gik danskerne i land og erobrede 13 skibe, som man tog med sig, hvorefter Wismar faktisk var sat ud af spillet, så man ikke behøvede at frygte dem i den hanseatiske flåde. Derefter fortsatte han langs kysten ved Rostock og Rygen, hvor man adskillige steder gjorde landgang for at hærge og brænde, hvor de kunne komme til det. Vi ved, at flåden da bestod af 28 skibe ialt, hvoraf de 11 betegnedes som »hovedskibe«. På Rygen kom det til kampe med 5-600 ryttere og fodfolk fra Stralsund, der mistede 25-26 heste og 60 mand, men de fik samtidig taget nogle fanger og erobret 2 »halve slanger« og op mod 50 andre bøsser. Fra den nordtyske kyst sejlede Jens Holgersen over til Øland, hvor man også hærgede på øen ligesom man forsøgte landgange Nord og Syd for Kalmar, men uden videre held. Derefter vendte han hjem med flåden til København.³¹

Jens Holgersen beherskede helt Østersøen, hvilket tydeligt ses af den kendsgerning, at da svenskeren Svante Nilsson skulle sende et brev til Lübeck måtte det sendes over Riga og derfra ad landevejen til Lübeck. Svante Nilsson forsøgte også at sende breve ad søvejen med skipper Steffen Sasse, men skibet blev taget af danskerne selvom det var udrustet med »24 bådsmand og mange bøsser.«³²

Først den 26. juli sejlede den lybske flåde på 16 skibe ud fra Trave for ved Rygen at forene sig med skibene fra Stralsund. Lübeckerne ventede i 8 dage uden at de andre skibe viste sig, hvorefter lybeckerne

30. RA, Eske Billes arkiv pk. 1 nr. 29 d. 23/6 og nr. 32 d. 1/7 1511.

31. Hanserecesse III, 6 nr. 162 d. 10/6 og nr. 723 d. 14/6 1511, Styffe V nr. 365 d. 30/6 1511, Repertorium bd. VII nr. 11805 d. 1/6 1511, Huitfeldt side 1080, I. G. Waitz side 168, Jahn side 455-457, Fritze og Krause side 175-176.

32. Styffe V side CLVIII og nr. 360 d. 6/6, nr. 365 d. 30/6 1511.

33. Mojean side 8-9, Huitfeldt side 1080-1081, Hanserecesse III, 6 nr. 214 d. 15/8 og nr. 229 d. 24/8 1511, Jahn side 459-461, Allen I side 571-576, Fritze og Krause side 176-177.

sejlede til Falsterbo, men da vinden slog om i Vest med storm blev de tvunget til at sejle mod Bornholm, hvor de atter afventede skibene fra Stralsund. De to rådsherrer fra Lübeck, Fritz Grevert og Hermann Falke fortæller i deres rapport, at de den 8. august kastede anker under Bornholm ved Sandvig og den følgende morgen ved solopgang meldte udkiggen, at de kgl. danske skibe var i sigte. Den lybske krønike siger, at det nybyggede danske skib ENGELN sejlede mellem de andre skibe og lignede en høne mellem sine kyllinger. De lybske skibe kom hurtigt under sejl med deres admiralskib MARIA og gjorde sig klar til at modtage fjenden. Kampen blev voldsom med kampe skib mod skib. En hagl af stenkugler og jernkloder sønderrev takkela-gen og først da natten faldt på og både mørket og en opkommende storm hærgede, skiltes parterne. 3 danske skibe omringede og søgte at entre et lybsk skib ANTONIUS, men dets rælinger var for høje. Det mislykkedes og skibet fik slået sig fri. Et mindre dansk skib, der var drevet mod øst af stormen blev erobret af lybeckerne, men til gengæld fik danskerne en anden gevinst. Samme dag, den 9. august, var de 3 skibe fra Stralsund nemlig omsider afsejlet og da de nåede Bornholm den følgende dag var det danskerne, de mødte. To af de stralsundske skibe blev erobret af danskerne, mens det tredje undslap.

Lybeckerne, der af stormen var slået østover fik den 12. august Nord for Hela halvøen færten af den store hollandske handelsflåde, som var på vej hjem kun beskyttet af 4 orlogsskibe, og hele flåden var derfor et nemt bytte for de lybske. En del skibe sænkedes, andre blev drevet ind på stranden og konvojen blev helt splittet. Imidlertid var danskerne under forfølgelsen af det stralsundske skib også kommet østpå og de fik nu føling med den lybske flåde. Med de 2 skibe fra Stralsund og de 4 hollandske var den danske flåde nu på 25 skibe. Angrebet på lybeckerne blev fornyet, men allerede ved kampens begyndelse var det danske skib ENGELN, hvorpå Jens Holgersen befandt sig, så uheldig, at få skade på sit ror, og for at klare forholdet var man nødt til at bjærge sejl. De øvrige danske skibe misforstod situationen og antog det for et signal til at afbryde kampen, hvorfor lybeckerne kunne drage af med et stort antal erobrede handelsskibe.³³

Da de sidste kampe fandt sted nær Hela halvøen ved Danzig protesterede Danzig kraftigt overfor den lybske admiral, der havde krænket det neutrale farvand. Man forlangte tilbagelevering af det

tagne danziger-gods samt frigivelse af de fangne hollændere. Selvom Lübeck afviste klagen og erklærede, at kampene var sket uden for danzigsk farvand, så fortsatte diskussionen i længere tid med krav fra Danzig om erstatninger.³⁴

Medens orlogsflåden havde travlt i Østersøen var også kaperne beskæftigede, og vi ser at kongen gentagne gange skriver til Eske Bille for at sikre sig, at han får sin del af det erobrede gods. Allerede den 1. april mindede han Eske Bille om, at han skulle have sin del af godset på de 2 skibe, som Jacob Wallace og Sander Skotte havde bragt til København. Igen i juni var Sander Skotte kommet ind med 2 skibe, som han havde opbragt i »Vestersøen«, men der var blot det uheldige ved byttet, at det ene skib var spansk og det andet fransk. Godset fra det spanske skib kunne godt blive delt, »thi vi har skellig årsag mod de spanioler«. Derimod må det franske skib ikke deles, men kun de fordærvelige varer må sælges i København eller andre købstæder, og indtægten skal holdes samlet til en eventuel erstatning. Iøvrigt havde Eske Bille dette efterår også travlt med at sørge for forsyninger til flåden og Jeppe Amager, der åbenbart var skipper på et af forsynings-skibene, skulle også sørge for fetalje til Sander Skotte på dennes bark.³⁵

Blandt kaperne skiller brødrene Bartun sig ud som særlig dygtige. I maj måtte kongen skrive til Danzig og meddele, at kaptajn Andreas Bartun havde anholdt et danziger skib for at konstatere om det førte fjendtligt gods ombord. Derfor var det blevet ført til København, hvor det uheldigvis var grundstødt i Sundet, og man havde været nødt til at bjærge alle varerne og føre dem på skuder til København. Kongen lovede at give alle varer tilbage og at gøre sit yderste for at redde skibet. Bartun hjalp kongen en hel del, men på et tidspunkt om sommeren forlod han kong Hans og begyndte sit kaperi for egen regning. Skibet, som Andrew (Anders) Bartun sejlede på havde kong James tilmed foræret kong Hans, og da Bartun nu på egen hånd standsede portugisere med engelske varer, sendte den engelske konge, Henry VIII, orlogsskibe mod ham. I slutningen af juli fandt de Bartun på hans flagskib Løwen og hans kompagnon i the Downs. Begge skibe erobredes og Bartun faldt under kampen. Skibene blev indbragt til Blackwell, men Kongen forbarmede sig over søfolkene og sendte dem hjem til Skotland sidst på året. Dette forårsagede, at kong Hans i

34. Hanserecesse III, 6 nr. 227 d. 23/8, nr. 237 d. 12/9, nr. 246 d. 8/10 1511 m. fl., Ifølge meddelelse fra Det polske presse agentur PAP d. 17/8 1988 foretages nu marinearkæologiske undersøgelser ved de sænkede skibe.

35. RA, Eske Billes arkiv pk. 1 nr. 27 d. 1/4, nr. 31 d. 25/6, nr. 38 d. 11/8 og nr. 42 d. 21/9 1511.

februar 1512 skrev til Henry VIII og bad om at få sit skib returneret. Imidlertid var det en sag, der længe optog kong Hans, og et af hans sidste breve, han skriver, er fra den 11. februar 1513 til Henry VIII om Bartuns skib, der endnu ikke var tilbageleveret til Danmark.³⁶

I løbet af 1511 var det da lykkedes den danske flåde at skaffe sig herredømmet i Østersøen, og den havde derved umuliggjort det for Lübeck at sende forsyninger eller anden hjælp til Sverige. Samtidig havde krigsbegivenhederne også ramt Lübecks handel så alvorligt og derved også købmændene, at man nu var blevet interesseret i at få en ende på den langvarige krig. Deres første fredsfølere til kong Hans blev stejlt afviste, men efter nytår kom der dog et møde i stand mellem de to parter.

Samtidig begyndte der atter at vise sig interne stridigheder i Sverige, hvor man var utilfredse med Svante Nilssons styre og hans mangel på resultater i krigen. Dette forhold løstes dog, da Svante Nilsson døde den 2. januar 1512. Selvom Sten Sture den yngre fortsatte krigen, fik det svenske fredsparti med Erik Trolle dog overtaget, og i løbet af forsommeren kom det til et møde i Malmø, hvor man faktisk fik stadfæstet freden fra 1509. Samtidig sluttedes der den 23. april fred med Lübeck og de vendiske stæder, der måtte opgive at få udelukket hollænderne fra Østersøen. De måtte bl. a. gå ind på i 12 år at skulle betale 2500 Gylden, dvs. ialt 30.000 rhinske Gylden i krigsskadeserstatning. Fredsvilkårene var således ikke mindst takket være den danske flåde blevet en sejr for kong Hans.³⁷

Man så nu så optimistisk på forholdene, at kongens foged i København, Jens Laurensen, forespurgte kongen, om han ville sælge det skib, som den franske og skotske gesandt blev sendt til Skotland med. Det var det skib, der gik på grund i Grønsund, tilføjer han forklarende, men det hjælper desværre ikke os nok til at vi i dag kan få det identificeret.³⁸

Den 12. juni 1512 kan kong Hans sende en hjertelig tak til kong James i Skotland for den hjælp han hele tiden har ydet Danmark og ham. Derimod udtrykker han sin skuffelse over den franske konge, Louis, fra hvem han overhovedet ikke har fået nogen hjælp. Kongen lover endog James, at hvis han bliver angrebet vil han hjælpe ham så meget han overhovedet formår, men skriver han, efter freden med Lübeck og Sverige har han aftakket sine styrker, solgt nogle af sine

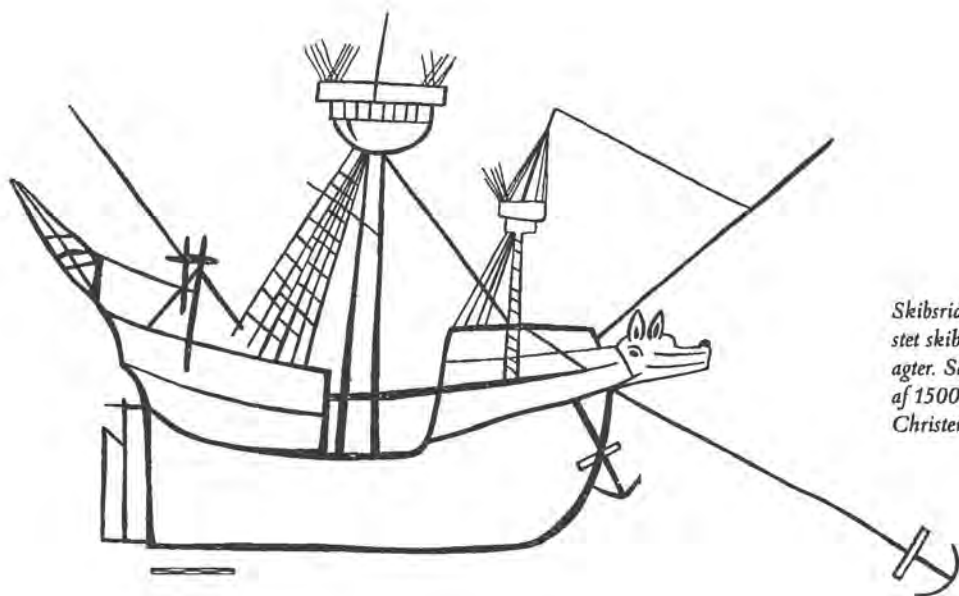
36. Hanserecesse III, 6 nr. 183 d. 11/5 1511, Hannay nr. 387 og nr. 412 d. 12/2 1512, Henry VIII bd. I nr. 3321 d. 18/7 1512, nr. 3718 d. 11/2 1513 samt nr. 3631 og 3632, Huitfeldt side 1085, Danmarks Riges Breve side 218.

37. Fritze og Krause side 177-178.

38. RA, Eske Billes arkiv pk. 1 nr. 53 d. 11/12 1511, Hannay nr. 411 d. 12/2 1512, RA, Danske Kanc. Indk. Breve d. 3/3 og 25/8 1512, Danmarks Riges Breve d. 22/11 1511 og Jahn side 463-468.

skibe og sendt andre på handelsopgaver i Vest og han har derfor næppe nogle orlogsskibe klar lige nu. Dette løfte måtte kongen imidlertid snart tage stilling til alvorligt, for den 12. januar 1513 skrev James IV til kong Hans om sin frygt for et angreb fra England og han bad derfor Hans både om våben og en flåde til forsvar sendt til Skotland. Om kong Hans nåede at få brevet er det vanskeligt at sige, for allerede en måned senere døde kongen pludseligt.³⁹

39. Hannay nr. 455 d. 12/6 1512.



Skibsrids fra Sæby kirke af et tremastet skib med mers og kasteller for og agter. Sandsynligvis fra begyndelsen af 1500tallet. (tegnet af Arne Emil Christensen)

Kapitel VIII · Kong Hans flåde

Når vi nu vil se på den flåde, som kong Hans opererede med i sin regeringstid, og som vi har fulgt i det historiske forløb, kan vi først og fremmest konstatere, at han arvede et godt grundlag fra sin far, Christian I, i 1481. Allerede fra hans første regeringsår kender vi til et par orlogsskibe under betegnelsen »bardsen« og »holken«.

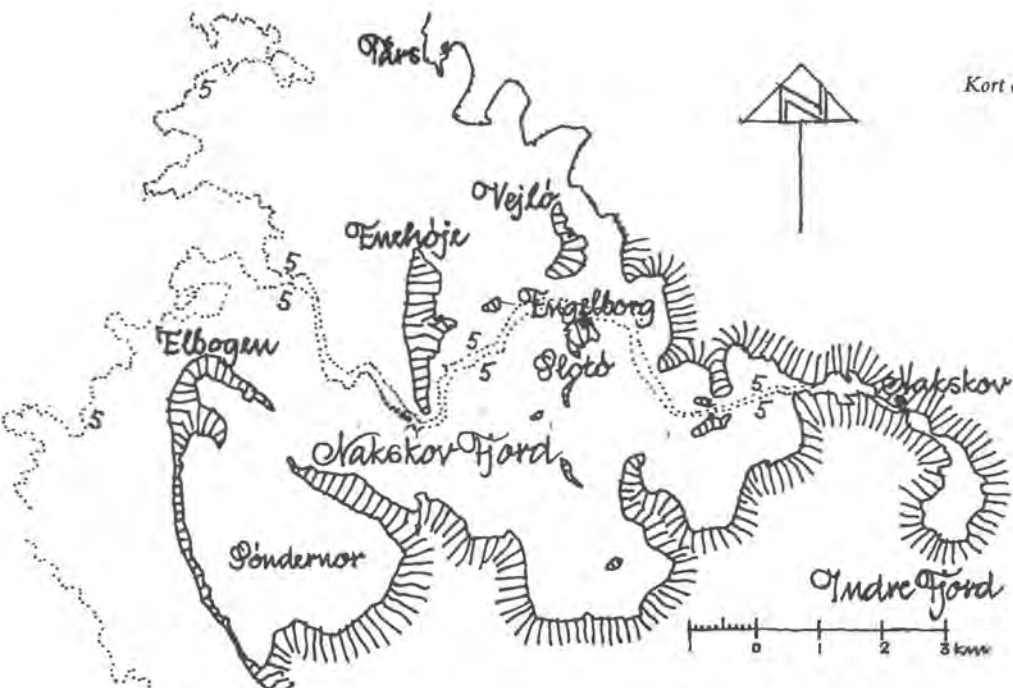
Den interesse som hans far havde vist for søen havde Hans arvet, og vi finder ham ofte ombord på et af hans egne orlogsskibe. Således ser vi, at et brev, som han skriver i 1485 til »vore råd i Danmark og Norge« er dateret i »vor kravel i Kalfsund«, men desværre også her omtales et skib uden et egentligt navn. Først i 1487 har vi navnene på 12 skibe, som kongen ejede og året efter hører vi, at han er i færd med at bygge en ny kravel og at en mester fra Holland er indkaldt til at gøre den færdig. Desuden har han også solgt et af sine skibe i Holland, og han bestiller en jagt bygget i Norge hos Henrik Krummedige. Der sker kort sagt en hel del med flåden.

Også svenskeren Sten Sture har på 1490-tallet ejet flere skibe. Der omtales en stor og et par mindre kraveller samt mindst een holk, og desuden ved vi, at han endog har foræret kong Hans bardsen SNAGEHAFN. Det er derfor helt rimeligt og sandsynligt, at der også før 1481 har eksisteret en flåde, således at kong Christian har kunnet efterlade en flåde til sin søn.¹

Det er imidlertid vanskeligt at følge med i tilgang og afgang for flåden, fordi der kun lejlighedsvis angives navne på skibene, og helt usikkert bliver det, når de svenske meldinger i 1506 i maj erklærer 2 skibe for erobrede, i juli meddeler, at det største danske skib ved Kalmar var sunket under storm og et andet erobret efter at det var gået på grund, og endelig i oktober får vi at vide, at såvel SVANEN som en stor kravel er sænket, men ikke desto mindre meddeler de i 1507 at SVANEN atter optræder ved Kalmar.

Af og til optræder der navne på kongelige skibe, men lige så tit benævnes de blot som en skibstype, kravel, bardse, holk, jagt eller lig-

1. Jan Glete side 46, og Repertorium Dipl. III serie II den 10/6 1485.



Kort over Nakskov Fjord med Sløt.

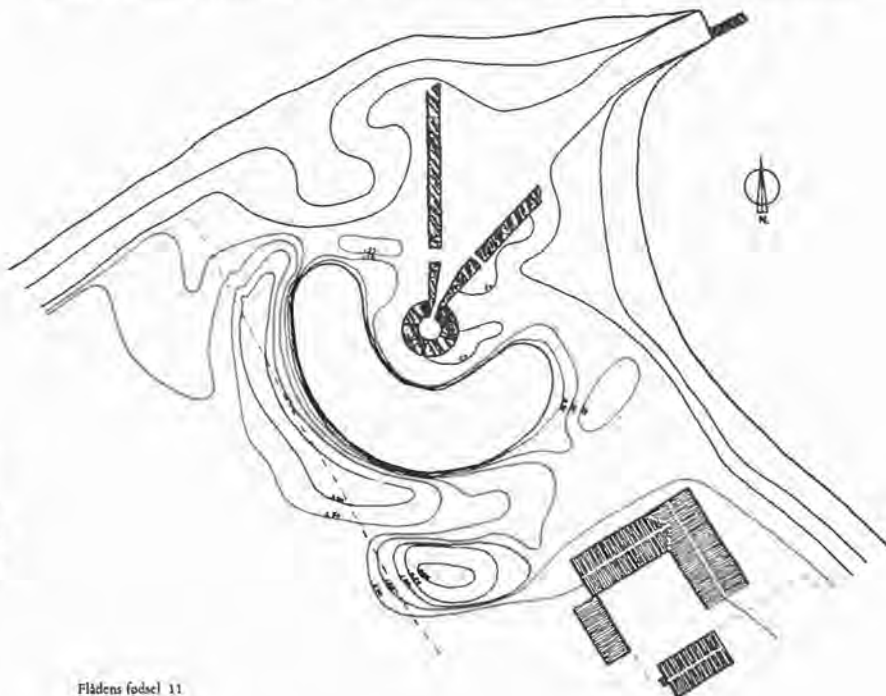
nende. Desuden møder vi dem ofte blot den ene gang, men ialt finder vi dog omkring 50 forskellige orlogsskibe i kong Hans regeringstid. De fleste af dem er naturligvis fra den tid, hvor krigen med hanseaterne rasede, så de gjorde sig bemærkede. Foruden kongens egne skibe brugte han imidlertid også – ligesom sine forgængere – dels at udskrive skibe og dels at leje eller låne skibe i forbindelse med krigsoperationerne, men han byggede også selv skibe, der tilsyneladende blev bygget flere steder i riget. Første gang vi i 1509 hører om de to store skibe, som kongen ville bygge, er det ganske naturligt fra fjenden, der nok skal undersøge, hvad der foregår.

I sommeren 1509 da Danzigs sekretær Georg Zimmermann var i København fik han at vide, at kongen var »taget over Bæltet, hvor han lod bygge 2 kraveller«. Zimmermann var kommet til København den 10. juli og kong Hans var tilbage i hovedstaden den 23. juli. Spørgsmålet må da være, hvor ved Bæltet blev disse kraveller bygget, og hvor var kongen i den ovennævnte tid. Ifølge andre breve fra kong Hans i denne tid ser vi, at han har dateret brev den 28. juni i Køben-

2. Hanserecesse III, 5 nr. 452 og 459 d. 17/7 1505, nr. 573 d. 29/4 1510 og nr. 603 d. 10/5 1510, RA, Eske Billes arkiv nr. 5147 pk. I nr. 4 d. 6/8 1510.

havn, den 13. juli på Ærø og den 20. juli i Sønderborg. Hertil kan vi så føje, at i det følgende forår, da krigen med Lübeck er brudt ud, sejlede rådmændene Herman Messmann og Herman Falck den 24. april fra Trave med 5 skibe for »med den første gunstige vind at gå til Sønderborg i Bæltet for at undersøge det nye skib«. Lübecks klage til hertug Frederik af Slesvig-Holsten over det »mærkelige skib, der bygges i Sønderborg« tyder på, at dette skib må være et af de store skibe ENGELEN eller MARIA på 400 læster, der har spillet en så stor rolle i krigen, og da ENGELEN blev først færdig må det vel have været dette skib, der er bygget i Sønderborg. Vi ser endvidere at den 6. august 1510 pålægger kongen Eske Bille, at han til Sønderborg skal sende bøsser og takkel samt 6 skippund kabelgarn og »så mange åretræ som behov gøres til den esping og båd til det nye skib«. Det ser således ud til, at bygningen af skibet er så langt fremme, at det vel kan tænkes færdigt i løbet af efteråret 1510.²

Et passende sted at lægge en fæstning og et skibsværft var ved den sydlige indsejling til Storebælt. Stedet var forholdsvis centralt for angreb i retning mod Syd og flåder samledes meget ofte i Smålandsha-



Grundriss af skibsværftet på Slotø med et cirkelrundt kærnetårn, hvorfra der radiært udgår beskyttelsesmure i retning af stranden. Indenfor dette trekantområde er værftsarbejdet foregået. (Efter tegning af T. Strand i Hikuin 1988)

vet Syd for Sjælland. Her omkring kastede kong Hans sine øjne på en lille ø i Nakskov Fjord. I 1508 bad kongen Henrik Krummedige om at skaffe sig et skøde på den lille ø, Ebelø, da kongen ville bygge her. byggeriet blev dog forsinket på grund af uoverensstemmelser med bisp Jens Andersen Beldenak, men trods alt finder man i 1509 et dokument, der nævner »Engelborge«, som nu er bygget. Samme bisp har åbenbart været noget stridbar, for efter at Oluf Holgersen Ulfstand var blevet lensmand på Engelborg skriver fogden til ham ifølge et udateret brev, at bispens er i strid med sognemændene vedrørende skovhugsten, og bispens truede med bandbreve på alle kirkedøre i Engelborg len og på slotsporten.³

Værftet på Slotø blev udgravet 1944-1947 under ledelse af lektor Marius Hansen og blev atter undersøgt af Nationalmuseet i 1985. Herved frilagdes det centrale tårn med flankemurene, der rakte ned mod stranden omfattende arealet, hvor skibbyggeriet er foregået. Tårnet har været i flere etager og er bygget og indrettet som et forsvarsværk med skydeskår m.v., og også flankemurene har haft skydeskår. Man fandt på det store trekantede område både fundamenter til forskellige bygninger, værksteder m.m. og fundamenter til beddinger af træ og kampesten. På øen lå således både fæstningen Engelborg og skibsværftet. Hvor meget værftet har været anvendt vides ikke, men de skriftlige kilder tyder på, at det store skib ENGELN er blevet bygget ved Sønderborg, og man har næppe heller kunnet nå at få det bygget på Slotø, hvor værftet først er blevet indrettet i løbet af 1510 samtidig med at skibet er bygget. Hvad det andet store skib MARIA angår er byggestedet mere usikkert. Det kan være bygget på Slotø, men det virker mere sandsynligt, at det er bygget i København.⁴

Vi kan bemærke, at stednavnet »Bæltet« øjensynlig på denne tid dækker farvandet mellem Sjælland og Jylland, når hanseaterne benævner, at Sønderborg ligger ved Bæltet. Derfor kan bemærkningen om, at kongen var ved Bæltet, hvor 2 skibe blev bygget, vel også dække Sønderborg, men her omtales til gengæld kun eet skib, så sandsynligvis er det andet store skib, MARIA, bygget et andet sted ved Bæltet eller det er bygget senere, idet der ikke er noget der taler for, at de to store skibe er bygget samtidigt. Det andet skib kan være et mindre skib, vi ikke kender navnet på. Af andre mulige byggesteder, hvor

Henry Grace a Dieu gengivet i »The Anthony Roll« blev bygget i 1512 som den engelske flådes største skib på nær ved 500 læster. Det må i udseende og størrelse have været meget lig det danske Marie, der også var under bygning i 1512. Under tegningen er en nøje gengivelse af hvad skibet havde af artilleri m.v. (gengivelse fra The Great Age of Sail, Lausanne 1967).

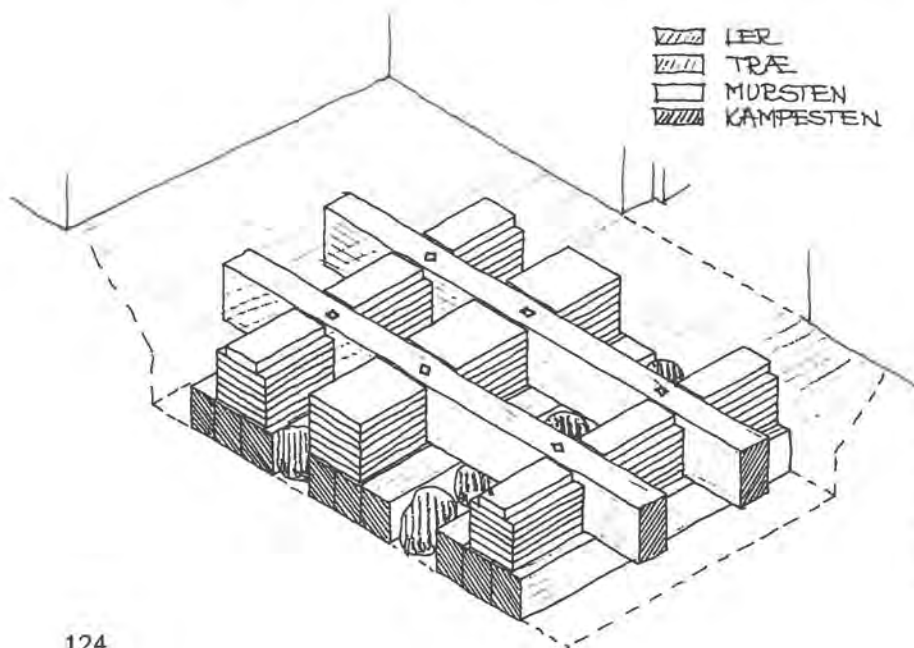
3. William Christensen, Missiver d. 23/5 1508 og 25/1 1509, De ældste danske Archivregistraturer bd. 4, XXIV, 13 udat. nr. side 424.

4. Ingolf Ericsson: Engelborg på Slotø, i Hikuin 1988 side 261-274.

på Københavns slot på, at meget er foregået i hovedstaden, og man kan vel også udlede noget af hvor materialerne til skibbygningen hentes og hvortil de skal bringes.

I 1501 skrev kongen til Henrik Krummedige i Norge om tømmer, der skal hentes i Langesund og Svanesund, og i 1502 skal han sende et skib »fuldt af godt indholt« så at Henriks holk, der lå ved København kunne istandsættes. I 1508 spørger kongens søn, Christian, fra Båhus om det tømmer, som kongen har bedt om skal være egebjælker eller fyrrebjælker og hvor langt og hvor stort det skal være. De følgende år viser dog at der også skal fremskaffes tømmer fra forskellige steder i Danmark. I hvert tilfælde ser vi, at der hentes tømmer i Herridsvads klostres skove, i Kongeskoven i Stevns herred, i Århus biskops skove samt ved Korsør, ved Kolding, ved Høneborg og ved Haderslevsnæs, og det ser ud til, at alt skal bringes til København.⁵

Der står ikke direkte noget om, hvorfra man får skibsmaster, men den skotske kong James søger gentagne gange efter master i Norge, når han ikke har kunnet finde gode nok i Nordskotland, men alligevel ser vi også, at han i 1510 har købt master i Danzig ligesom kong



Rekonstruktion af en del af et fundament fundet ved udgravning af gulvet i Kgs. Bryghus på Slotsholmen. Spørgsmålet er, om det kan være fundament til en bedding? (Efter tegning af Aamann Sørensen 1981)

Hans, der dog også brugte master fra de norske eller danske skove. Desuden finder vi, at Oluf smed den 1. juni 1510 fik 18 skippund jern til at smede anker af. Der er selvfølgelig en mulighed for, at det er til ENGELLEN.⁶

Mellem de små holme ved København har der været gode muligheder for vinterleje for kongens skibe. Her lå de da også allerede under Christian I og under denne konge hører vi også nævnt: Holmen. Der har sandsynligvis været skibsværfter ved de fleste byer i Danmark og derfor også ved København. Det lyder derfor også ganske naturligt, at kongen, der havde sit slot her, også har ladet bygge nogle skibe ved København. Under kong Hans hører vi da også om den kongelige skibbygger Johan eller Hans, der bor i København. Mon ikke byggestedet for MARIA er i København? I 1981 foretoges nogle arkæologiske undersøgelser i gulvet i Kongens Bryghus. Dette er som bekendt først blevet bygget af Christian IV. Under et lerlag fandt man nogle meget kraftige bjælker parallelt liggende med nogle underliggende lange tømmerstokke hvorimellem, der lå rækker af kampesten. Dette brudstykke af et fundament kan naturligvis have været fundament for mange ting, men stedet er nær ved det kongelige slot, og et skibsværft på Slotsholmen var ikke utænkeligt. En anden mulighed for placering af skibsværftet er Bremerholm.

Gennem brevene til Eske Bille på Københavns slot ser vi hvor energisk og omsorgsfuldt kong Hans arbejder med skibbygningen og hvordan han drager omsorg for sin orlogsflåde. Den 4. november 1510 skriver kongen således fra Kalundborg til Eske Bille om at han skal sørge for opbevaringen af takkel og tov samt krudt fra de skibe, »som nu er eller kommer til København«. Mon ikke de nybyggede huse på Bremerholm, er beregnet hertil?

Vi ved, at der blev bygget skibe på Bremerholm eller Slotsholmen og vi ved tillige, at Hans Clausen den 8. april 1510 aflagde regnskab for Københavns bys vegne for en skanse og en bygning, der var opført på Bremerholm for ialt 106 mark 14 skilling. Dette kan måske være et forsvarsanlæg for værftet? Iøvrigt forlanger kongen den 29. september at tagstenene skal tages af de »to nys opførte huse« og i stedet lade dem tække med langhalm. Når taget skulle være lettere kunne det tyde på, at man her ville opbevare noget eksplosivt som f. eks. krudt. Kongen skriver videre i sit brev, at Eske Bille skal sætte en

5. William Christensen, Missiver d. 17/1 1501, 31/12 1502, 18/7 1508, RA, Danske Kancellis Indk. breve d. 12/2 1512, Eske Billes arkiv pk. I nr. 63 d. 3/8 1512, nr. 64 d. 21/10 1512 og nr. 65 d. 23/12 1512.

6. Hannay nr. 236 og 230 begge 1509 samt 435 og 436 d. 25/3 1512, Hanserecesse III, 5 nr. 615 d. 14/6 1510, Videnskabernes Selskabs Skrifter VII nr. 409 d. 1/6 1510.

skipper på hvert skib, »som skibet og takkel og tov kunne tage vare på og have dem færdige på skibene til foråret, når det straks behøves«. Desuden fortsætter kongen med at formane Eske Bille til *at modtage og forvare alt det krudt*, som er på skibene. Kongens direkte viden om og interesse for skibene ses også af et brev fra 1511, hvor kongen skriver til Eske Bille, at »Vi sender dig i dette vort brev et mål på et kabel så tykt, som vi det vil have, og at *du straks lader det slå så stort og 200 favne langt* og send det med det allerførste.« Han sender dette brev fra Nykøbing, så man kan vel tænke sig, at det nævnte kabel skal sendes til værftet på Slotø.⁷

Alle disse oplysninger viser vel, at kongen har sine skibe liggende ved København, og desuden at der må være bygninger til opbevaring af »takkel og tov« og vel også, at man her kan forarbejde tovværket. Det kan vel næppe foregå andre steder end på Bremerholm, hvor der åbenbart også blev opført nogle bygninger, hvis formål vi dog ikke kender til.

Det er højst sandsynligt, at kongen efter succeen med ENGELN har tænkt sig at bygge endnu et skib af samme størrelse, og da vi ikke hører om MARIA før efter kong Hans død er det meget tænkeligt, at det er dette skib, som omtales i 1511 og 1512. Den 30. september 1511 meddelte kongen til Eske Bille, at han havde skrevet til »mester Hans, vor skibbygger, der er i København, at han skal skrive til os hvor mange, hvor store, tykke, lange og brede bord vi behøver til et kravelskib på 300 læster og hvor store, lange og brede bjælkerne deri skal være og desuden hvor stort og hvor meget indholdet skal være«, og da kongen endnu ikke har fået svar beder han Eske Bille om at få mester Hans til at svare hurtigst muligt. Også bisp Nicolaus i Århus vil gerne have oplysninger fra Eske Bille. Han skriver således i februar 1512: »Hvad tømmer angår, der skal skaffes af kirkens skove til det skib, kongen agter at sætte op til foråret, da har han ikke fået målet på plankernes tykkelse.«⁸

Der er imidlertid fuld gang i byggeriet i løbet af foråret. Den 29. juli skriver kongen fra Nyborg til Eske Bille om 2 savskærere, der skal sættes til at arbejde efter skibbygmesterens anvisning og han må »tilse at vort arbejde har fremgang og ikke forsømmes.« Kongen sørger for at presse på arbejdet, og han fortsætter i sit brev : »Desuden det tømmer, som lå ved Korsør er bortført og der ligger endnu

tømmer ved Kolding og Høneborg til vor skibbygnings behov.« Og nogle få dage senere får Eske Bille atter en opsang, idet han pålagde ham »med det første at lade hente til København noget skibstømmer, som ligger ved Haderslevsnæs, ved Kolding og ved Høneborg.« Man kan ikke sige andet end, at kongen var særdeles omsorgsfuld for sin flåde, og da han har fået en melding fra Eske Bille om at der mangler tømmer svarer kong Hans, at han nu har skrevet til Tyge Krabbe om at denne straks skal bestille hos abbeden i Herridsvad så meget indholt, som Eske Bille har meddelt, at der mangler. Desuden har kongen i brevet til Tyge Krabbe skrevet om knæ og andet tømmer, og brevet har han indlagt i sit svar til Eske Bille, således »at I kan sende det til Tyge med en af tømmermændene som forstår og af mester Johan ved hvorledes det skal hugges.« Kongen er i det hele taget meget omhyggelig med sit arbejde, for samtidig giver han besked til Eske Bille om, at hvis tømmeret ikke »kommer så snart, at tømmermændene derfor er ledige, da se til at indfly SVANEN i havnen hos de andre skibe og lad dem arbejde derpå indtil tømmeret kommer.« Det nytter ikke at man sidder med hænderne i skødet, fordi der ikke er materialer, kongen skal nok sørge for, at der ikke forsømmes noget med de øvrige skibe. Ligeledes fik Eske Bille at vide, at inden »saltholken afløber« skulle mester Johan meddele skipperen »hvor mange og hvor store og lange de master skal være, som nu skal bestilles i Danmark.«⁹

Det nye skib må have optaget kongen meget, og der kan næppe være tvivl om, at det må være MARIA, det drejer sig om, og meget tyder på at skibet bygges i København. Også ved juletid er skibet i hans tanker, idet han endog dagen før juleaften den 23. december 1512 skriver fra Nyborg til Eske Bille, at hvis han erfarer, at mester Johan skibbygger har mangel på nogle lange træer til vort skibs behov, at han da sammen med mester Johan i de nu tilkommende juledage tager til Kongeskoven i Stevns herred »og lad ham der hugge 5 eller 6 eller nogle flere træer,« som han mener det passende, så at »arbejdet ej bliver forsømt«. Atter den 24. januar 1513 pålægger han Eske Bille at lade skibbygmester Johan og tømmermanden angive hvad tømmer han har og hvad der behøves til det skib, som nu er opsat, og hvad mangel, der er på tømmeret og at der stadig arbejdes på samme skib. Og kongen slutter sit brev med at sige, at han »agter snart at være til

7. Københavns Dipl. I nr. 192 side 259 d. 8/4 1510, Eske Billes arkiv pk. I nr. 8 d. 29/9 1510, Otto Norn: Christian III. s borge og Nationalmuseets rapport af arkitekt Aamann Sørensen d. 13/12 1981, Eske Billes arkiv pk. I nr. 14 d. 4/11 1510 og nr. 31 d. 25/6 1511.
8. RA, Eske Billes arkiv pk. I nr. 48 d. 30/9 1511, og Danske Kancellis Breve d. 12/2 1512.
9. Eske Billes arkiv pk. I nr. 62 d. 29/7 1512, nr. 63 d. 3/8 1512 og nr. 64 d. 21/10 1512.

stede der.« Fra Ribe, hvor dette brev var skrevet fortsætter han nordpå, og den 6. februar skriver kongen igen fra Viborg til Eske Bille, og pålægger ham med første åbne vande at lade et skib afgå til Kiel for der at få indskibet nogle bjælker og andet tømmer fra Holsten til »vort nye skibs behov«. Han meddeler videre Eske Bille, at han desuden har skrevet til skibbygmester Johan, »at han flittig med sit selskab arbejder på det ny skib, og at han skal rede og færdiggøre ANTWERPEN BARSSEN.« Kongen fortsatte sin rejse til Ålborg, hvor han efter et kort sygeleje døde den 20. februar 1513.¹⁰

I forbindelse med skibbyggeriet er det desværre alt for lidt vi får at vide om det skyts, som skibene har ombord, og heller ikke i det daglige får vi ret meget at vide om udrustningen med kanoner. Den smule vi ved er ret spredt. Fra regnskaberne i 1587 ved vi, at der blev betalt løn til Hans bøsseimester samt til hans 6 svende, hvilket viser, at kongen åbenbart selv lavede kanoner til sin flåde. Vi ser iøvrigt, at Hans bøsseimester i 1510 for sin tro tjeneste får 2 boder i Hyskenstræde, og samme år optræder nu en Georg bøsseimester, der da sendtes til kongen af Skotland med budskab fra kong Hans. I 1493, da et dansk gesandtskab skulle til England deltog blandt andre skibe de to kendte, SVANEN og GRIFFEN, og vi kan se af regnskaberne, at et af skibene fik ombord 56 bøsser samt »12 bøsser af sølvkammeret«. Desuden bragtes ombord 10 skibsglavind, støbeforme og 200 blylod, og vi hører også i denne forbindelse om Chort bøssestøber. Hvorledes det er fordelt til skibene får vi desværre ikke at vide. I 1503 får vi lidt mere at vide om, hvilken art bøsser, der kunne anvendes ombord. Det er da Roskildetispen beder om at låne fra Henrik Krummedige 30–40 gode skerpentiner og andre bøsser til sit skib, som skal følge med i kongens tjeneste. I 1510 får kongen et tilbud om at købe 12 slanger på hver 8½ centner for 400 gylden, men kongen har åbenbart også selv fået lavet bøsser, for i 1511 skrev han til Eske Bille om at få at vide »hvor mange bøssestokke du behøver til kartover, slanger og jernbøsser til vort behov, og hvor mange af hver slags og hvor store, tykke og lange og brede de skulle være«. At der blev lavet krudt i Danmark må i hvert tilfælde anses for givet, da vi ofte hører om Oluf pulvermester under kong Hans. I 1509 fik Oluf Pedersen vor pulvermester i Væ i Norge noget jord, som »han må selv og hans hustrus far Peder Ingemannsen udi Væ haver og have nyde, bruge og beholde efter.«¹¹

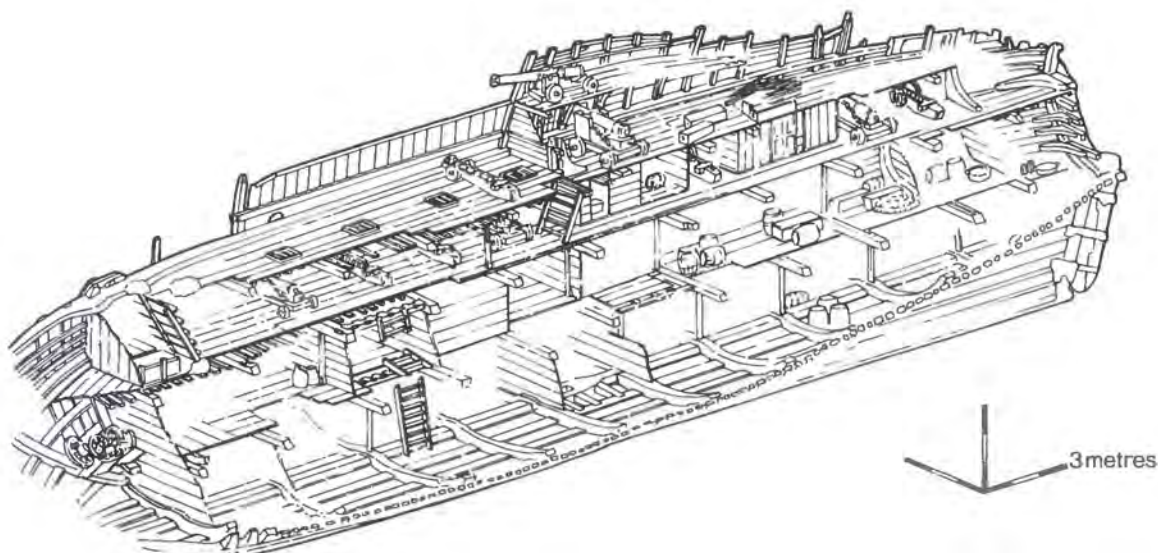
10. Eske Billes arkiv pk. I nr. 65 d. 23/12 1512, nr. 67 d. 24/1 1513 samt nr. 68 d. 6/2 1513.

11. Eske Billes arkiv pk. I nr. 48 d. 30/9 1511, Registrant 108 A 2. Regnskab for Københavns Slot 1493–94, blad 87 A, 89 A og 106 A, Danske Kancellis Indk. Breve d. 14 el. 21/7 1510, Kong Hans brevbøger i Geheimearchivets Årsberetn. I nr. 56 d. 12/10 1510, Repertorium nr. 11416 i 1509, nr. 10930 i 1507 samt 11500 i 1510 d. 24/3, Dipl. Norw. IX nr. 456 d. 15/7 1503 samt Danske Magasin 4 rk. I side 71, 78 og 84. 12. Danske Kancellis Indk. Breve d. 7/10 1511, Styffe V nr. 358 d. 21/5 1511, nr. 404 d. 11/6 1512.

Kun et par gange får vi noget at vide om, hvad et enkelt skib havde ombord af bøsser. Den 7. oktober 1511 lå skibet MAURITS i Riga, da Claus Beck skriver, at alle har forladt kongens skib undtagen 5-6 bådsfolk og høvedsbådsmanden, hvorfor han bad om hjælp til at komme bort. Han skriver endvidere, at på skibet er der 2 halve mes-singkartover med 8 kamre, 6 halve skærmbækkere, 6 stenbøsser, 42 skerpentinere små og store og 6 hagebøsser.

I Sverige ser vi, at fogden på Borgholm har ladet bygge 2 jagter og foreslår dem bestykket med 4 svære stenbøsser, og endelig har vi også fra Sverige en opgørelse over bestykningen på et dansk skib i 1512. Olof Björnsson fortæller således, at han har købt et skib af de båds mænd, »som kom med lange Nils skib, som de havde taget fra kong Hans folk, for 650 mark Ørtug, som det lå med alle disse efter-skrevne bøsser og værger.« Derefter opregner han følgende kanoner på skibet: 3 »gotten« hovedstykker med 6 kamre, 5 andre smede hovedstykker med 9 kamre, 4 stenbøsser med 7 kamre og 12 skerpentinere med 64 kamre samt 12 hagebøsser. Desuden var der 2 halve tønder fulde af pulver og 6 forme små og store. Der var 3 »gotten« jernlod til det største hovedstykke og 32 jernlod, som tjente til andre hovedstykker og til halvslanger og stenbøsser. 8 store bly lod »got-ten« og 1 balje halvt med skerpentinelod og hagebøsselod samt 4 baljer med huggen sten, større og mindre og $4\frac{1}{2}$ dusin fyrpil, 3 fyranser, 5 fyrballer og en del andet løst materiale.¹²

Disse tal giver imidlertid kun et ringe indtryk af, hvad et orlogsskib havde af bestyknin, men det er desværre det eneste vi kan finde fra denne tid i danske dokumenter. Derimod kan vi få lidt hjælp igen ved at se, hvorledes forholdene var i England, idet det ser ud til, at den danske og den engelske flåde har haft meget ens kår. Under Henry VII (1485-1509), der regerede samtidig med kong Hans, blev der vedr. den engelske flåde ført regnskaber, som i dag findes bevarede. Her nævnes bl. a. de 4 skibe, som kongen byggede i sin regeringstid. Det var THE REGENT, THE SOVEREIGN, SWEEPESTAKE og MARY FORTUNE.. Desuden købtes en del andre skibe til flåden. De to først-nævnte var de største, og REGENT var nok det største, der hidtil havde været i i den engelske flåde. Af regnskaberne fremgår det, at det har haft 3 master, forrest en fokkemast med en forstang, en stormast med storstang og storebramstang samt en mesan foruden en bonaventure-



mesanmast uden stang og et sprydsejl på bovsprydet, mens THE SOVEREIGN havde et lignende antal master undtagen den storebramstang. De havde af bestykning henholdsvis 225 og 141 skerpentiner udelukkende fordelt på dækkene midtskibs og på for- og agterkastellerne. Ingen af dem havde kanoner på lavere dæk med kanonporte. REGENT havde på en rejse i 1497 blot 3 centner jernkugler og $9\frac{1}{2}$ centner blykugler til alle sine kanoner, men til gengæld 200 buer og 400 kurve pile. Hver af skibene havde iøvrigt 3 både: en stor båd med mast og sejl, der sædvanligvis førtes agter bag skibet, samt 2 joller, en cockboat og en jolly boat.¹³

Disse to store skibe kan nok sammenlignes med et par af de store danske som f. eks. GRIFFEN, SNAGEHAVN, DAVID eller BARBARA. De andre to skibe, der blev bygget af Henry VII var nye omkring 1497, men begge mindre skibe, der havde 3 master, men kun stormasten havde en storstang, og desuden var der et sprydsejl på deres bovspryd. Den danske konge må på denne tid have haft flere skibe som sin ejendom end den engelske konge, hvorimod den skotske konge James IV (1488–1513) samtidig fik etableret en lille, men effektiv flåde ligesom han havde grundlagt kanonstøberier ved Edinburgh og ved Stirling.

Skitse af den del af et af Henry VIII's store skibe, Mary Rose, der i 1970-erne er fundet og hævet ved Portsmouth, idet kun skibets ene side er bevaret, da skibet har været væltet på havbunden. (Fra Margaret Rule: The Mary Rose, London 1982).

Det må dog huskes, at disse kanoner, som der endnu er tale om, skerpentinerne, fortrinsvis havde til formål at ødelægge fjendens rigning, sejlene og iøvrigt feje hen over dækket på det fjendtlige skib. Der er ikke berettet om kanoner, som med deres skyts har kunnet gennemhulle en fjendtlig skibsside og derved bringe skibet til sænkning.¹⁴

Da Henry VIII blev konge (1509–1547) blev der imidlertid sat gang i skibbyggeriet. Det første store skib, han satte i bygning, var MARY ROSE på 600 tons, der påbegyndtes i 1509 samtidig med et andet skib PETER POMEGRANITE på 450 tons. Begge skibe byggedes således samtidig med at kong Hans satte sin store skibbygning i gang, og vi kan vel atter her drage en sammenligning mellem Danmark og England. MARY ROSE blev ombygget i 1536, men kæntrade i 1546, og vraget blev genfundet 1971–78, hvorefter det blev tømt for løsfund før det i 1982 blev hævet for at blive konserveret til udstilling. Det bemærkelsesværdige ved skibet var, at man satte nogle tunge kanoner på et lavere liggende dæk og anbragte kanonporte i klædningen.¹⁵

Hidtil har man på orlogsskibe både i Danmark og i England udelukkende haft kanonerne på det øverste dæk samt i overbygningerne for og agter, kastellerne, og det har været forholdsvis lette kanoner, idet man af hensyn til skibenes stabilitet måtte anbringe de tungere kanoner på et lavere dæk, og problemet var her kanonportene. Vi ser ganske vist på tegninger fra slutningen af det 15. århundrede skibe, både klinkbyggede skibe og kraelbyggede karakker, at der kan forekomme luger i klædningen til brug for indladning og losning af varer, men disse luger skulle udelukkende anvendes i havn og var lukkede til søs. Kunne man på tilsvarende måde lave luger, der kunne åbnes og lukkes til søs til brug for kanonerne, og således at de i lukket tilstand var tilstrækkelig tætte, når de var ganske nær havoverfladen? Henry VIII forsøgte det med sine nye skibe og samtidig forsøgte kong Hans det også med sine skibe, ENGELEN og MARIA, og muligvis også med andre.

Vi kender desværre ikke noget til kanontyperne på ENGELEN, men til MARY ROSE bestilte Henry bl. a. 24 kartover på hver 4000 pund samt 24 skerpentiner på hver 1100 pund. ENGELEN på 400 læster eller ca. 800 tons var således større end MARY ROSE, men desværre forsvinder det store skib ret hurtigt fra den danske flåde. Efter at Christian II var blevet gift med en sønnedatter af den tyske kejser Maximilian

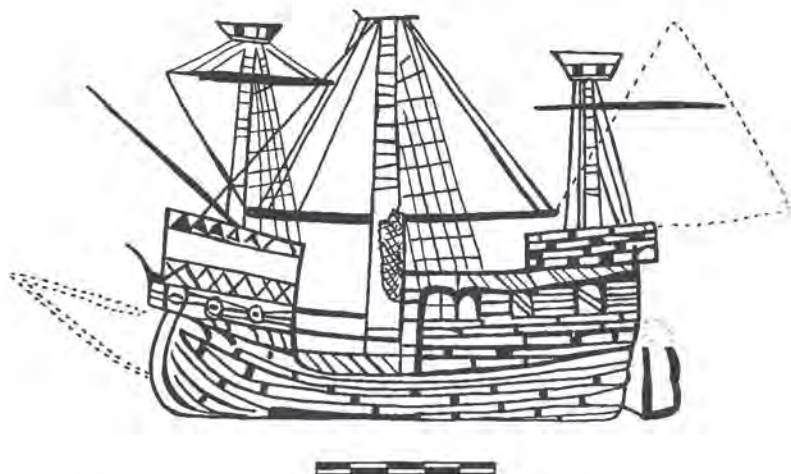
13. Oppenheim: Naval Accounts and Inventories side XXII – XXIII, side 161 ff og side 218 ff.

14. Oppenheim side 291 ff og 312 ff., Mary Rose side 13.

15. Henry VIII vol. I nr. 3979, Mary Rose side 62-102, J. Reygenberg: Chroniik van Zeelandt, Middelburch 1644, side 383 384.

lånte han sit stolte skib ud til Nederlandene. Maximilians søn, Karl, skulle anvende det, og vi kan følge hvorledes det rapporteres af gesandter og andre. I en beretning fra Holland står der om skibets ankomst: »I dette år 1514 i maj måned ankom til havnen Veer et forfærdeligt stort skib, som hed ENGELN, hvis lige i størrelse aldrig tidligere havde været set i Zeeland. Det kom fra kong Christian af Danmark, den anden af dette navn, konge af Norge og Sverige, de Goters og Venders, hvilken havde ladet det nævnte skib vel udruste med folk, artilleri og alt, hvad der tjener til orlog. På dette skib var en kaptajn, som hed Søren Norby, og under ham var der 500 mand, og de kom vor fyrste til tjeneste.« Det var dog lidt af en misforståelse, da det fra svensk hold meldes til Sten d. Yngre, at »kongens skib ENGBLEN ligger i Holland og det siges, at han har skænket det til hertug Karl.« Karl brugte det som sit hovedskib, da han i 1516 sejlede til Spanien for at blive konge der, og det forblev dernede indtil 1518. Det sidste vi hører om skibet, er da den engelske gesandt skriver til Henry VIII og meddeler: Den 18. april skal 6 skibe afsejle med Don Fernando. Blandt disse er ENGELN fra Danmark, som bragte kongen til Spanien. Blot en måned senere lyder det imidlertid, at Don Fernando er endnu ikke afsejlet og »det store skib fra Danmark er brændt«. Lidt mystisk er det imidlertid, at vi for sidste gang hører om skibet, da den

Kalkmaleri i Voldby kirke viser et krigsskib, der har en større styrke af krigsfolk ombord. Skibet har 3 store master med mersekurve, og det kan have været kong Hans første store skib Engelen, der vakte så voldsom opsigt. Sammenlign det med en skoledrengs tegning i Sæby kirke på det følgende billede. (Foto: Lennart Larsen).



Skibsrids fra Sæby kirke, der viser et tremastet skib med kraftige master og mersekurve. Tegningen minder meget om kalkmaleriet i Voldby kirke.



16. Henry VIII bd. I 145-146,
709, bd. II nr. 1822 d. 24/4 1516,
nr. 2222 d. 29/7, nr. 3508 d.
24/7, nr. 4091 d. 18/4 og nr.
4178 d. 20/5, bd. 3 nr. 1155 d.
2/2 1520, Sjödin nr. 327 d. 3/12
1516.

samme engelske gesandt den 2. februar 1520 atter skriver om en spanier, lord Fonesca, der »ville skrive efter det store skib fra Danmark og efter Diego de Veras carrack.« I hvert tilfælde så vi det aldrig mere i Danmark.¹⁶

Det andet store skib, som kong Hans byggede, MARIA, hører vi først om i 1517. I 1518 får vi at vide, at skibet har været i Stockholm under kommando af Ove Vincentsen Lunge og at det på vej til

København er kommet ud for en storm, der har slået det helt ud af kurs, således at det den 20. september er kommet ind i Revals havn. Her er der imidlertid vanskeligheder med at få skibet repareret, men i løbet af foråret 1519 er det dog atter i København. hvorledes MARIA's skæbne former sig vil vi vende tilbage til i forbindelse med Christian 2.s flåde.

Desværre får vi ikke meget at vide om de forskellige skibstyper, men vi kan da konstatere, at der er en hel række skibstyper, som vi ikke mere finder omtalt, og vi kan måske da gå ud fra, at de i hvert tilfælde i flåden næppe mere har været anvendt. Det er typer som en balling, en kogge, en busse, en bally, en spinasse og en ever. De skibstyper, der går igen fra tidligere er typerne: en krejer, en holk, en barse og en bark samt desuden en kravel, men en sådan var først i flåden i 1474, så denne type er forholdsvis ny. Af nye skibstyper, som vi først hører om under kong Hans regering, er det kun de små skibe, en jagt, en ketz, en skærbåd og en esping. Når der skal omtales store skibe til orlogsbrug er det normalt typerne holke, kraveller og barser, der nævnes, men det er karakteristisk, at når en flåde skal omtales, tales der blot om store eller svære skibe eller blot om orlogsskibe, fløjskibe eller hovedskibe, men de nævnes ikke mere så ofte som mersskibe eller skibe med kasteller, da mers og kasteller åbenbart må anses for en selvfølge. Derimod begynder man at bedømme skibene efter deres læstetal. De almindeligvis store skibe er tilsyneladende på 100 læster, og de meget store skibe, som kong Hans bygger, er på 300 eller 400 læster, og skibe af den sidstnævnte størrelse var ikke tidligere set i Østersøen.¹⁷

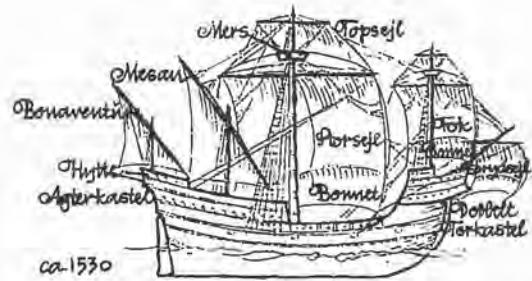
Vi kan få et indtryk af de store skibes udseende fra kalkmalerier, bysegl eller tilfældige tegninger forskellige steder. Samtidig med at kastellerne, især agterkastellet udbygges bliver også de lette forbindelsesgange mellem kastellerne langs rælingen til faste dæk, hvorpå der kan stilles kanoner og som før nævnt bygges de første skibe med kanonporte i siderne omkring 1510. Masternes antal forbliver nogenlunde det samme, dvs. at det hovedsagelig er vedrørende bovsprydet at man kan tale om en udvidelse med sejl. Storsejlet taber noget af sin dominans, fordi der kommer flere sejl både på stormasten og på fokkemasten. Fokken bliver til gengæld større og det bliver normalt med et topsejl også her. Hovedændringen i den følgende tid sker således

17. Hanserecesse III, 6 nr. 22, 163 og 214, og bd. 5 nr. 92 og 437., Stryffe V nr. 129 og 323.

18. Se bl.a. herom i *Mariners Mirror* 1955 og 1956.

19. Oluf Holgersen Ulfstands brev d. 4/11 1507, *Danske Magazin* 4 rk. bd. 1 side 68, 75-76, bd. 2 side 148-152 og 160, William Christensen, *Missiver* d. 7/3 1487, d. 10/1 1495 og 11/11 1510, *Dipl. Norw.* XVIII nr. 118.

20. Hanserecesse III, 5 nr. 751 d. 7/4 1497., *Geheimarchivets Årsberetn.* I 22, 23, 33, 40 og 48.

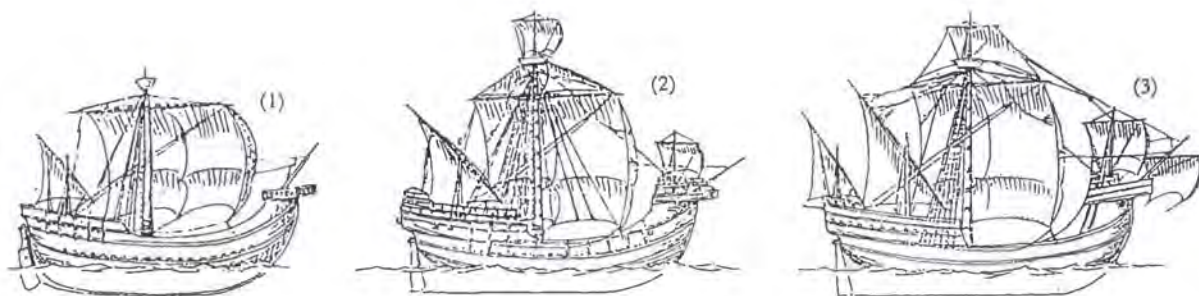


På skibet fra ca. 1530 er her angivet de forskellige sejls navne.

ikke ved flere master, men ved flere sejl. Der kommer efterhånden 2 topsejl, en eller 2 mesansejl samt en udbygning af sprydsejlet. Sejle- nes funktion har ikke alene været til fremdrivning af skibet, men i lige så høj grad har de tjent til en afbalancering, idet de høje kasteller givetvis har spillet en rolle, som det er vanskeligt at afgøre helt kor- rekt blot teoretisk.¹⁸

Det er vel passende også i forbindelse med kong Hans flåde at se lidt på det mandskab, der sejlede skibene. Det menige mandskab blev hovedsagelig udskrevet fra købstæderne, fra lensmænd og bisper. Alle skulle møde udrustet med harnisk og værge og være forsynet med proviant, men købstæder kunne være undtaget fra at stille folk eller de kunne købe sig fri. Antallet er naturligvis lidt forskelligt alt efter det påtænkte formål for togtet, men der er dog ikke store forskelle på antallet af udskrevne folk i 1496, da det var 1947 mand fra købstæder- ne til 1508 da det var 2207 mand. For lensmændene kan antallet na- turligvis også variere. I 1487 fik Mourids Nielsen således ordre til at stille med 30 mand »vel færdige med harnisk og værge, kost og spis- ning til St. Michelsdag (29. september)«, i 1491 var det 15 bevæbnede mænd forsynet med proviant til den 29. september og i 1495 med 20 »værgende færdige med harnisk og værge og kost og spisning« ligele- des til St. Michelsdag. Som det tidligere er omtalt advarede biskop Niels Skade fra Århus dog kongen i 1510 om at være på vagt overfor udueligt mandskab, som købstæderne kunne sende, og han anbefale- de derfor, at en mand fra byens styre skulle følge med. I 1507 blev det iøvrigt understreget, at det halve antal af mandskabet skulle være ud- styret med armbrøster og den anden halvdel med glavind (lanser).¹⁹

Kneb det med at få tilstrækkeligt mandskab eller skulle man hur- tigt skaffe noget mandskab var det ikke ualmindeligt, at kongen tye-



de til det middel, som kong Kristoffer havde fået knæsat, nemlig ganske simpelt at tage et par mand fra hvert af de skibe, der passerede Øresund. Kongen kunne dog også, hvis tiden ikke var så knap, lade hverve folk fra fremmede lande til tjeneste på de danske orlogsskibe, således som han f. eks. gjorde i 1507 og 1508.²⁰

Foruden det menige mandskab skulle man imidlertid også på skibene bruge folk med specielle færdigheder. Når vi f. eks. ser på kong Hans regnskaber fra 1487 findes der her en række specialjob. Den mest betydningsfulde var selvfølgelig *skipperen*, der ifølge disse regnskaber fik 10 mark i løn om måneden og den samme månedsløn fik også en *styrmand*. Af næsten samme vigtighed var en *quartermester*, der fik 8 mark månedlig. Af styrmænd har der nok været et par stykker ligesom der har været 4 quartermestre, hvis opgave har været at tage sig af en fjerdedel af mandskabet, men nærmere om deres gøremål kan man kun gisne. Dog kender vi fra en lidt senere tid, nemlig i 1536, at krigsartiklerne fastslår: »På Hans Nådes skibe store og små skal der være 4 quartermestre. De skal tage vare på Hans Nådes fetalje, at det ikke bliver til unytte spildt.« Fra disse hovedposter er der et stort spring ned til de næste lønninger. En *hovedsbådsmand* fik således blot 4 mark og en *tømmermand* også 4 mark om måneden. Det var hverv, der satte dem i en noget højere og væsentligere position end de gemene. En *skibmand*, en *bådsmand* eller en *pøtke* fik hver 3 mark medens en *skibsdreng* fik 1½ mark. Både skipperne og styrmænd var mere eller mindre fastansatte, og vi ser dem tjene kongen i en årtække, og det kunne naturligvis også hænde for de andre, at de tjente kongen længe, men de har næppe været fastlønnede.²¹

Cheferne på skibene kaldtes enten *kaptajner* eller *hovedsmænd* og de

De tre tegninger viser, hvorledes man kan tænke sig, at sejlforingen er udviklet, idet nr. 1 angiver tiden omkring 1430, nr. 2 tiden omkring 1450, da der er tilføjet et støttesejl fortil samt et topsejl på stormasten, og nr. 3 fra ca. 1500 har både sprydsejl, fokkemast, stormast med topsejl, mesan og bonanventure. (Efter tegninger af Morton Nance).

har ikke været specielt maritimt uddannede, idet man må huske, at krigerne ombord på skibene oprindeligt blot skulle bringes til kamp enten på landjorden eller på et skibsdæk og med våben som man anvendte til lands. Under kong Hans ser vi imidlertid to former for høvedsmænd, dels lederne af de militære styrker, der skulle føres til et eller andet sted og dels chefen for de våben (kanoner), der fandtes på skibet, men han var naturligvis tillige chef for hele besætningen på skibet. Hvis der var flere skibe samlet var der udnævnt en chef som de andre kaptajner skulle adlyde, og han kunne kaldes for *admiral*, men der synes ikke at være nogen fast admiralstitel. Vi finder under kong Hans flere gange, at en eskadre står til søs under den ene eller anden person, der ikke er benævnt som admiral. Det nærmeste kommer vi med Henrik Krummedige, der var kaptajn i kongens tjeneste fra 1493, og vi ser ham ofte i tiden fremover benævnt kaptajn, men i 1511, da han var chef på ENGELN kaldes han i et bestallingsbrev for »vor øverste kaptajn og høvedsmand.« Af andre, der ligeledes har været chefer for flere skibe under togter kan nævnes Jens Holgersen Ulfstand, Søren Norby og Henrik Krummedige.²²

Af andre høvedsmænd eller kaptajner under kong Hans kan nævnes følgende: Hans Andersen (1511 høvedsmand på SNAGEHAFN), Jacob Andersen (1505 på KØGE HOLK), Claus Beck (1511), Claus Bille (1511), Hans Bille (1502, 1504-05 på BARBARA), Torbjørn Bille (1505 på DET ENGELSKE SKIB), Tile Giseler (1509-10), Anders Greers (1509 på ENGELSKMANDEN), Niels Bosen Grip (1502, 1506, 1510), Thomas Holst (1509 på FYRBLASEN), Niels Jensen (1505 på SNAGEHAFN), Jørgen Kock (1504, 1505 på KETZEN, 1511), Claus Loffe (1511), Anders Morian (1510 på SNAGEHAFN), Claus Nørby (1511), Jørgen Parsberg (1502), Didrik Pining (1485-86, 1487 på BARKEN), Hans Potthorst (1485-87), Jørgen Rud (1502), Otto Rud (1509 på en holk), Sander Skotte (1510 på SVENDBORGER KRAVEL, 1511 på en bark), Jens Svendske (1510 på KREJEREN, 1511) og Peter Wulff (1502). Herudover var der en række kaperkaptajner, men disse var ofte også kaptajner på kongens egne skibe, og det er vel et spørgsmål, om vi egentlig kan si-destille dem med senere tiders kapere. Nogle af dem var lånte eller lejede fra Skotland, mens andre kunne være direkte hvervede til jobbet. Af de mere kendte kaperkaptajner kan nævnes Andrew (Anders) Bartun (1506, 1508, 1510-11 på LØWEN), Bartolt Busch (1488, 1490), Ber-

21. Kong Hans regnskabsbøger i Danske Magasin 4 rk. bd. 1 side 65 - 180 for 1487, og Danske Magasin 1751 side 355 f.
22. Danske Magasin 3 rk. bd. 2 side 150 d. 10/8 1510

tram Hoyke (1490), brødrene Henrik og Jakob Hunninghusen (1490), David Skotte (1511) og Jakob Vallatz (Wallace) (1510-11).

Kong Hans fik med sin flåde og sin flådepolitik sat sig i respekt i Østersøen, hvilket ikke mindst ses af den bestemmelse, som de vendiske stæder i 1507 måtte underskrive. Det hedder heri: »Ligeledes skal de vendiske skibe, når de møder de kongelige udliggere stryge deres flag og udsætte båd med skipper selvanden for at vise papirer for kongelig majestæts kaptajn. Hvis de findes rigtige må de sejle forbi kongelig majestæts udligger.« Kong Hans flåde var i hele hans regeringstid – også set i europæisk perspektiv – af en betydelig størrelse med blot den engelske og den franske som ligeværdige flåder. Den skotske flåde var også stor og moderne, men både hanseaternes og hollændernes flåder bestod mest af udrustede handelsskibe, mens den danske flåde bestod af skibe, der var byggede til orlog.²³

23. Hanserecesse III, 5 nr. 264 d. 6/7 1507.



Kort over Europa omkring 1500.

Kapitel IX · Christian 2

I årtierne omkring år 1500 så Europakortet anderledes ud end i dag, og de åndelige, materielle og politiske begivenheder var af skelsættende betydning. Middelalderens stationære og stabile samfundssystem og verdensbillede var gået sin opløsning i møde, da korstogene skabte en udvidet kontakt mellem Europa og Orienten. Korstogenes handel formåede at bringe købmanden og handelsmanden så store rigdomme, at han nåede et socialt stade og en levefod, der kunne sammenlignes med adelsmandens. Det afgørende var imidlertid, at denne materielle ændring for ham ikke skete som en gave fra oven, men i kraft af hans egen indsats. Derved begyndte middelalderens sociale billede at krakelere, og i de følgende århundreder skabtes baggrunden for menneskets genfødsel, renæssancen, omkring 1500. Handelen blev således den løftestang, der hævede mennesket ud af de vante rammer og satte samfundet i skred. Der var sat en evolution i gang, som stadig greb om sig og efterhånden omfattede flere og flere af livets områder.

Ser vi på menneskets kunstneriske udøvelser finder vi nu flere og flere kunstnere, der sætter navn under deres værk. Kunsten er ikke mere anonym, og omkring 1500 lever nogle af de største på dette felt. Leonardo da Vinci fødtes 1452. Ved hoffet i Milano var han arkitekt, fæstningsingeniør, maler, billedhugger, musiker, teaterdirektør og meget mere før sin død i 1519. Endvidere kan nævnes Raffael født 1482 og død 1520, Michelangelo født 1475 og død i den høje alder af 89 år i 1564 samt mange flere italienske kunstnere, hvis værker er kendte den dag i dag. Desuden kan nævnes fra samme tid Niccolo dei Machiavelli, der fødtes 1469 og døde 1527 efter at have blotlagt de politiske lidenskaber bl. a. i sin bog »Fyrsten«. Mens Machiavelli viste bagsiden af den politiske kynisme var englænderen Thomas More, der var født 1478, langt mere positiv i sine politiske betragtninger i bogen »Utopia«, der skildrede den ideale stat, selvom han i sine sociale billeder også gør op med uretfærdigheder i sit hjemland.

Alvorligere var imidlertid angrebene på den katolske religion. Den tyske munk Martin Luther havde ganske vist haft forgængere som f. eks. Johan Hus, omkring 100 år tidligere, men tiden var åbenbart nu inde til det store opgør, der satte mennesket frem i dets rolle direkte overfor Gud uden nogen mellemmand i Paven. Også her var det det enkelte menneske selv, der var afgørende for sin fremtid.

I forbindelse med hele denne udvikling må vi huske, at det politiske billede af Europa var helt anderledes end i dag. I den sydøstlige del af Europa omfattede det osmanniske rige det meste af det nuværende Jugoslavien med en grænse tæt ved Wien og med et landområde omkransende Sortehavet. Som nabo mod Nord havde det Polen, der strakte sig fra Østersøen og mod Sortehavet som det næsten nåede, mens Rusland endnu var en stat i sin vorden. Vest for disse to store lande lå det tyske kejserrige, der mod Syd grænsede til de mange fyrstendømmer i det nuværende Italien. Mod Vest fandtes Spanien, der netop var ved at skabe sig et kolonirige og Frankrig, der var ved at rejse sig efter hundredeårskrigen med England. I dette Europa lå de nordiske lande endnu uden for de stærke strømninger, men alligevel som en politisk faktor.

Ferdinand den Katolske havde skabt en stærk nationalstat dels ved at få samlet Kastilien og Aragonien og dels ved maurernes endelige uddrivelse i 1492. Spaniens hovedrival var den anden stærke nationalstat på fastlandet, Frankrig, der imidlertid ved århundredets begyndelse blev omklamret af den tredje europæiske stormagt, Habsburgerne. Da Karl den dristige af Burgund, der havde erhvervet sig Nederlandene, døde, gik landet over til datteren Marie, der giftede sig med habsburgeren Maximilian af Østrig, hvis søn Filip overtog Nederlandene, da Maximilian i 1494 blev tysk kejser. Han søn Karl, der var født år 1500 blev allerede som 6-årig regent efter faderens død i 1506, og i 1515 blev han erklæret for myndig og overtog styrelsen. 1516 døde Ferdinand i Spanien og da også hans anden bedstefar Maximilian døde i 1519 var han både konge i Spanien og kejser i Tyskland og derved en særdeles magtfuld person i Europa.

Alt dette fik naturligvis betydning for Christian 2, men hidtil havde Danmark mest været knyttet til Skotland og England. Familiebåndene til det skotske kongehus havde ofte bundet de to lande sammen i gensidig støtte, men samme år som kong Hans døde også kong James

IV, så både i Danmark og i Skotland var der kommet nye monarker på tronen. Giftermål for konger var som regel politisk bestemte, og som vi tidligere har set havde kong Hans været interesseret i at få sin søn gift med det franske kongehus, selvom han også, som han havde antydnet overfor den skotske konge havde haft en føler ude efter en prinsesse fra det polske kongehus, men ingen af delene var blevet til noget. Nu havde Christian 2. frie hænder, og nye aspekter viste sig med Habsburgernes magtstilling og kongen kastede sine øjne på Karls næstældste søster Elisabeth. I de første år havde kongen dog andet at se til.

Prins Christian var udvalgt konge både i Danmark, Norge og Sverige tilsyneladende, men alligevel måtte han gennem de nødvendige godkendelser af rigsrådene i de forskellige lande, og det kom ikke til at forløbe så glat som han kunne have ønsket. Han måtte først gennem forhandlinger med de danske-norske rigsråd i løbet af sommeren 1513 før han kunne undertegne den endelige håndfæstning den 22. juli. Derimod var der straks i Sverige kræfter, der arbejdede for at få en svensk konge. Ganske vist godkendte de svenske udsendinge i Malmø Christian som mulig konge, men det svenske rigsråd kuldka-stede det siden og forhandlingerne blev udsat til 1515. Imens blev Sten Sture den yngre, en søn af Svante Nilsson, valgt som rigsforstander, og det var tydeligt, at svenskerne førte en forhalingspolitik.

Da kong Hans døde var han fuldt optaget af det nye skib, han var ved at bygge, og vi ser, at hans søn, Christian, fulgte sagen op. Hans korrespondance med Eske Bille drejer sig i stor udstrækning om flåden, og allerede den 22. februar er det om det nye skib. Den 9. marts skal Bille gøre HAMBORGERMAND klar til et togt til Island, og den 11. marts skal han skaffe nødvendigt kabelgarn til de små skibe, men de forholdsvis rolige forhold for flåden gør imidlertid, at det er meget lidt vi hører til de danske orlogsskibe i de nærmeste år herefter. En anden grund hertil er dog også, at Eske Bille bliver sat fra sit hverv på Københavns slot, og vi har ikke bevaret tilsvarende kilder fra hans efterfølger, Torben Oxe. I det hele taget ser vi, at Christian 2. i højere grad støtter sig til nye mænd, idet det ikke blot var Eske Bille, der blev sat på et sidespor, men også den mand, som kong Hans i størst udstrækning havde støttet sig til vedrørende flåden, Henrik Krummedige, blev forbigået.¹

1. RA. Eske Bille pk. 1 nr. 69 d. 22/2, nr. 71 d. 7/3, nr. 72 d. 9/3 1513, Suhm Saml. I, 1781 hæfte 2 side 8 d. 1/5 1514.

Et af de kongelige skibe, ADMIRALEN, var sendt på et togt til Frankrig, men trods løfte fra England om uhindret sejlads blev det på hjemrejsen opbragt og ført ind til England. Folkene fra skibet sad fængslet fra St. Lauritz dag (10. august) og til tre uger efter Michelmesse (11. oktober), hvorefter skibet atter blev frigivet, men englænderne satte andre søfolk ombord på det, således at disse, der åbenbart ikke var tilstrækkeligt kyndige satte skibet på grund Nord for Zeeland og kun folkene reddedes i land, mens skibet gik til grunde. Kong Christian beklagede sig til englænderne herover og forlangte erstatning ligesom han beklagede sig over andre danskejede og arresterede skibe, men en anden væsentlig sag, som kongen også var utilfreds med, var englændernes overgreb på Island. Henry VIII, der på dette tidspunkt var fuldt optaget af krigen mod Frankrig, viste sig først meget imødekommende overfor Danmark, og i instruksen for det sendebud, som kongen sendte til Danmark gav han den undskyldning, at »de franske beslaglagde alle større skibe, som kom til deres havne for at bruge dem mod englænderne, og da et sådant mægtigt skib kunne gøre englænderne fortræd havde de engelske krydsere anset det for rigtigst selv at tage det.« Kongen fortsatte med at meddele, at det iøvrigt siden var blevet frigivet og han ville give den nødvendige erstatning, som kongen ønskede. Da Henry VIII imidlertid senere på året fik afsluttet en heldig fred med Frankrig, og da Skotland var magtesløst med en barnekonge, blev forhandlingerne meget vanskeligere og Henry viste sig særdeles uvillig og lidet imødekommende. Først i 1518 blev forhandlingerne med Danmark genoptaget. Da der således ikke var nogen fremgang i 1514 sendte kong Christian en af sine dygtigste folk, Søren Norby, til Island som hovedsmand for at han kunne få sat en stopper for de engelske overgreb og kaperier.²

Christian 2. havde imidlertid også andre planer med Søren Norby, idet han gennem sit sendebud i Rom i 1514 fik Pavens velsignelse til en arktisk ekspedition, men af en eller anden grund blev sagen udsat og det varede nogle år før den blev genoptaget. Først i 1521 henvender kongen sig atter til Søren Norby, og denne er ganske vist villig, men i et brev fra den 2. februar 1521 skrev han til kongen, at han først skulle have gjort sin kravel klar. Den skulle bl. a. kølhales og have en ny stormast. Han fortæller iøvrigt om den, at han ikke kunne få den ønskede størrelse, men måtte lade en sætte sammen af 9 stykker. Han

2. Grethe Ilsøe side 38-39, Huitfeldt side 1107-1108, Suhms Saml. I, 1781 side 125 d. 14/10 1514, Regesta nr. 9958 d. 14/3 1514 og nr. 10103, Allen bd. 2 side 141-143.

3. Sv. Svensson side 169 og 176-177 i Lunds Universitets Årbog 1960.

4. J. Reygensberg: Chronick van Zeelands, Middelburg, 1644 side 383-384, Suhms Saml. I, 1781 side 151.



slutter sit svarbrev til kongen med: »Derfor kan jeg ikke blive klar før Påske, men straks efter Påske vil jeg være klar og løbe til Grønland eller andetsteds, hvor Eders Nåde vil have mig i verden.« Andre begivenheder forårsagede imidlertid, at kongen måtte beholde Norby hjemme og ekspeditionen blev ikke til noget.³

Selvom Christian 2. havde sin Dyveke som elskerinde var det nødvendigt for ham at få en lovformelig formælet dronning, og da det primært måtte være de udenrigspolitiske forhold, der afgjorde, hvor hun skulle findes blev det som før nævnt en habsburger. Rigsråd Mogens Gjøe sendtes til Nederlandene for at anholde om prinsesse Elisabeths hånd og den 29. maj, samme dag som Christian kronedes i København blev Gjøe på kongens vegne trolovet med Elisabeth. Med Søren Norby som chef på Danmarks største skib, ENGELN, var Gjøe i maj måned ankommet til Nederlandene. I den hollandske krønike står der, som det tidligere er omtalt, at der »ankom til havnen Veer et forfærdeligt stort skib, som hed ENGELN, hvis lige i størrelse tilforn aldrig havde været set i Zeeland.« »På dette skib var en kaptajn, som hed Søren Norby, og under ham var der 500 mand, og de kom vor fyrste til tjeneste.« Skibet kom – som før nævnt – aldrig mere tilbage til Danmark.⁴

Det følgende år skulle Elisabeth føres til Danmark på værdig vis og denne gang var det Henrik Krummedige, der skulle føre eskadren. Kongen må åbenbart have disponeret anderledes med sine skibe for han henvendte sig i oktober 1514 til Danzig for at leje 2 kraveller til

toget. Den 18. februar svarer Danzig at man ikke har de ønskede kraveller til den ønskede tid, men kan udleje »to andre gode skibe med styrmænd, der kender Sundet, Vestersøen og Norges kyst.« Den 20. juni 1515 fik Krummedige ordre til at gå under sejl og den 4. juli ankom »til Veere 8 skønne store skibe« for at hente den kommende danske dronning Elisabeth. Uheldigvis mødte de en stærk storm undervejs under sejladsen tilbage til Danmark, så da de måtte søge ly ved Skagen ønskede Elisabeth at fortsætte rejsen ad landevejen, men hun blev trods besværet overtalt til at fortsætte med flåden det sidste stykke vej og nåede over Helsingør til København, hvor hun viedes til kongen den 12. august. Det tog iøvrigt sin tid for de gode danzigborgere at få deres betaling for lejen af skibene. Fogden i Skåne fik i 1516 et afdrag på 20 læster sild, der beregnedes til 1680 mark og de resterende 328 gylden måtte betales siden, men fjendtlighederne med Danzig forårsagede, at restgælden aldrig blev betalt.⁵

Forholdet mellem Danmark og Sverige var i ventetiden før næste berammede møde ikke det hjerteligste. Da en del danske skibe om efteråret 1514 lå på reden uden for Reval kom der en del af Sten Stures svenske skibe, hvilket naturligvis forårsagede skudvekslinger, da ingen af dem ville vige. Begge parter mistede folk. I 1515 blev mødet mellem de to parter atter udsat et par år, og i 1516 fik Tile Giseler lejlighed til at kapre et lybsk skib, der lå med svenske varer på Lübecks red, med den begrundelse, at Lübeck havde lovet ikke at give tilførsler til Sverige før kong Christian havde fået en aftale med Sverige. Det var ofte fra Reval man opererede mod de skibe, der bragte forsyninger til Sverige og her lå da også i februar 1517 to af kongens skibe med Casper Danckvart som høvedsmand. Nu havde kongen imidlertid tabt tålmodigheden og gjorde forberedelser til et nyt angreb på Sverige det følgende år. Skotland kunne han denne gang ikke vente hjælp fra, da man her frygtede et engelsk angreb. Tværtimod havde man herfra bedt om hjælp i 1515, men i stedet for søgte kongen om 2 »veludrustede krigsskibe til hjælp mod de svenske oprørere« hos Frans I i Frankrig. Der forlyder ikke noget om, hvorvidt kongen fik den ønskede hjælp, men det er muligvis i denne forbindelse, at den franske gesandt i Danmark i 1518 skrev hjem til kong Frants, at Danmark havde sin styrke til søs og at kong Christian var velforsynet med skønne orlogsskibe, han havde et godt artilleri og raske og dygtige

søfolk. I august 1517 forsøgte kong Christian sig med en stor flåde et angreb på Stockholm. Angrebet mislykkedes fuldstændigt og i stedet hærgede og brændte man i skærgården deromkring. Vi hører bl. a. i oktober fra Søren Norby på Visborg slot, at han havde forsynet kongens store skib MARIA med proviant mens det lå ved Reval. Det er iøvrigt første gang MARIA nævnes. Han skriver også, at 40 danske skibe nu i 5 uger havde ligget ved Gotland, og at de havde tæret stærkt på hans egen proviant⁶

Det følgende år, 1518, forsøgte kong Christian sig igen. Han havde nu fået Søren Norby lidt nærmere begivenhedernes centrum, idet han i 1517 var blevet forlenet med Gotland, hvor han afløste Laurens Schinkel. Tilmed indløste kongen et gælds-brev fra Søren Norby, idet han i sin tid havde lånt 100 rhinske gylden, 25 lodige mark sølv kølner vægt samt 2300 mark danske penninge og han giver for alt dette Norby Haraldsborg slot og len i pant. Dette blev i 1518 byttet med Visborg slot og Visby stad med hele Gotland på livstid. Flåden med kongen kom i juni måned til Stockholm, hvor det kom til kamp. Men da sommeren ikke gav noget resultat hverken i den ene eller den anden retning enedes man om en våbenstilstand. 6 mand sendtes til kongen som gidsler og med dem sejlede kong Christian atter tilbage til Danmark. Mens kongen lå ved Stockholm fik flåden sendt forsyninger fra Danzig, idet kongen bl. a. havde sendt sin sekretær med 2 holke for at købe 100 læster mel og 100 læster øl. Regningen blev gjort op til 1214½ mark for mel og 1559 mark 40 skilling for øllet, og betalingen faldt virkelig ved årets udgang.⁷

Fra de første af kongens regeringsår hører vi ikke så meget om flådens enkelte skibe, men helt uden interesse for flåden har kongen ikke været. I 1514 blev det fastsat, at skibbygmester Johan hvert år skulle have sin løn på 200 mark danske penninge »så længe han lever med så skel, at han tjener sin Herres nåde og ingen anden.« Endvidere hører vi i 1515, da Henrik Krummedige skulle hente dronning Elisabeth, hvorledes bådsfolkene blev afbetalt. Kongen skriver til ham, at det altid har været sådan på »vore skibe, at når de udløb plejede de at få en måneds penge tilforn på hånden ud til søs og siden intet førend de kommer her i havn igen.« »Når Gud vil de kommer tilbage, da skal de til gode rede fange deres månedspenge for så mange måneder, som de har tjent for.« Mens vi her har hørt om, hvorledes aflønnin-

5. RA., Henrik Krummedige, Privatarbiver nr. 5815, nr. 140 d. 20/6 1515, Reygensberg II, side 386, Hanserecesse III, 6 nr. 663 note 2, Sjødin nr. 222 d. 20/5 og nr. 261 d. 2/7 1516, Danzig side 16 note 21, 22, 23, 24, 25, 1517 og 1518 og d. 6/8 1519.

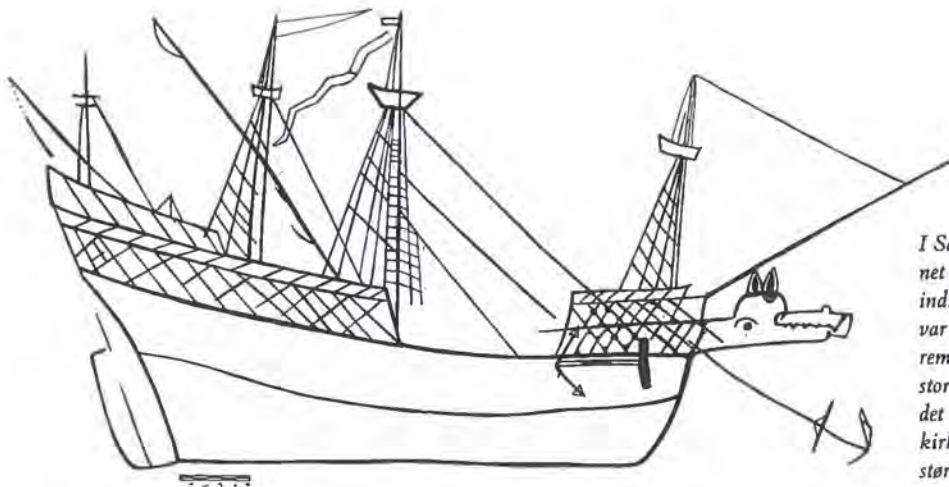
6. Ny kgl. Saml. Fol. 574 side 73-74, Huitfeldt side 1116 og 1125, Grønblad I side 684-685, Henry VIII bd. 2 nr. 401 maj 1515, og nr. 3735 d. 9/10 1517, Sjødin nr. 296 og 297 d. 3/9 1516, Regesta nr. 10198 d. 12/2 og nr. 10236 d. 17/10 1517.

7. Sjødin nr. 513 d. 20/3, nr. 516 d. 29/3, nr. 559 d. 18/5 1518, Huitfeldt si. 1131, Hanserecesse III, 7 nr. 122 d. 14/7 1518, Danzig si. 16 note 26 d. 27/8 og 27 d. 13/12 1518.

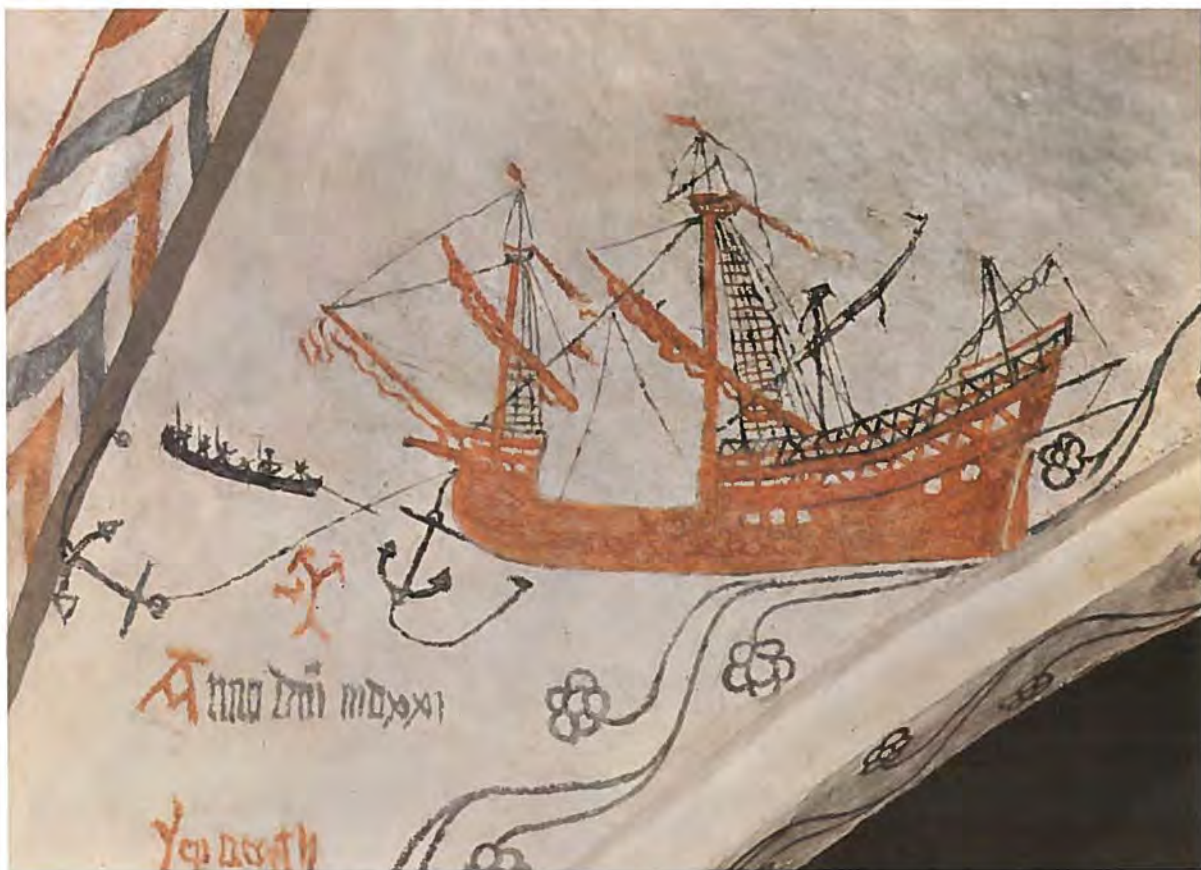
gen foregår så får vi også oplysninger om sejladsen på et helt andet område. Fra 1515 får vi således at vide, at øvrigheden i den hollandske by Kampen tilbyder kong Christian, »at en af byens undersætter skal levere de 3 tønder, der skal nedlægges ved Dragørstrømmen« mod at byens skibe fritages for tønneafgiften. Det er således værd at se, hvorledes kongen også tager sig af navigationssikkerheden til søs ved udlægnin- gen af tønder til sejløbet. Endelig er der endnu en oplysning, der ganske vist stammer fra Sverige, men dog fortæller noget, der sikkert også er foregået i Danmark. I 1517 den 6. april skrev Holger Karlsson til Sten Sture om et nyt skib, der er bygget ved Ståkeborg, og han slutter med at skrive: »Intet andet kan jeg fortælle, end at den gode herre bispen i Linköping var her og viede skibet, da det løb af stabelen.« Mon ikke denne dåbsceremoni med kirkelig velsignelse af et skib hører til et af de ældst kendte eksempler på noget sådant her i Norden?⁸

I december 1518 lovede Søren Norby at købe af kongen en af hans kraveller, enten den som kongen selv sejlede på sidste sommer, eller den som Rolf Madsen sejlede på eller den engelske kavel, som Mo- gens Goye var på. Om det er kongens økonomiske bekymringer eller hvad der ligger bag dette løfte er ikke klart. Vi hører at kongen havde nok at gøre i disse år, hvor det også indberettes til Sten Sture, at kong

Kalkmaleri i Ebeltoft kirke med et firemastet skib, der tilsyneladende varpes ind til kysten, og under bil- le- det står årstallet 1521 og navnet Jep Høgh. Hvem Jep Høgh er vides ikke og hvad årstallet hentyder til er lige- ledes ukendt. Imidlertid har også det- te skib vakt interesse for en skole- dreng i Sæby kirke. (Foto: Lennart Larsen).



I Sæby kirke findes et skibsrids teg- net af Niels Hanson Skavdo, der har indridset sit navn ved skibet, da han var elev på latinskolen. Skibet er fi- remastet og det har således været et stort skib, og det kan ikke nægtes, at det minder en del om skibet i Ebeltoft kirke. Har det mon været Danmarks største skib Maria?



8. Suhm I, 1781 si. 123 d. 4/7
1514, Styffe V nr. 472 d. 6/4
1517, Da. Mag. 3 rk. 2 bd. si. 156
d. 20/6 1515, Regesta nr. 10044
d. 10/2 1515, nr. 10211 d. 25/4
1517.
9. Sjødin bd. 2 nr. 612 d. 16/7
1518, nr. 673 d. 24/10 1518 og
nr. 720 d. 14/12 1518, nr. 742 d.
4/1 1519, og Grønblad si. 675-
676.

Christian er stærkt optaget af at bygge skibe som forberedelse til sine planer mod Øland, Kalmar og Finland. Således beder kongen den 4. januar 1519 Henrik Krummedige om at *lade bygge 2 jagter* »så lange og så store og efter slig facon, som os elskelig skipper Morten skal vise.« Kong Christian købte også i 1518 en *kartove* hos den preussiske højmaster. Den 24. oktober takkede han således for kartoven, krudt og lod og alle redskaber, som højmasteren havde sendt ham sammen med bøsse­mester Oswald, der efter kongens udsagn havde udført et godt arbejde og ville blive sendt hjem til Fasten.⁹

Da den danske flåde skulle hjem fra Stockholm i efteråret 1518 gik det, som det meget ofte var tilfældet, nemlig at flåden på grund af uvejr blev splittet. Kongens fornemste skib MARIA måtte derfor søge ly på den liflandske kyst og det blev af stormen drevet til Revals havn, hvortil det kom den 20. september. Høvedsmanden på MARIA ridder Ove Vincentsen Lunge henvendte sig til højimesteren om hjælp, hvad denne lovede at give, da skibet havde lidt en del under stormen. Rådet i Reval kunne da allerede den 20. oktober skrive til Christian 2. og bede om 1800 mark, som man havde udlagt for reparationer på MARIA. Samtidig beklagede man sig også til MARIA's høvedsmand over, at kongens udliggere stadig kaprede skibe, der var sejlet fra Reval til Stockholm efter at stilstanden mellem svenskerne og den danske konge var trådt i kraft. Det havde åbenbart været et større havari, der var overgået MARIA, for den 8. oktober bad man rådet i Danzig om at få lov til at købe et 12 skippund anker og Ove Lunge måtte igen den 25. oktober bede højimesteren om pengeforstærkning til reparationerne af skibet.¹⁰

Den 1. november skrev kongen til Danzig og bad om, at man ville sende 8-10 tømmerfolk til skibbygmester Johan i Reval og om købmænd, der havde forretninger på Reval, ville anvise mester Johan 400-500 gylden, som kongen ville betale dem, men Danzigs svar fra den 13. december var ikke så velvilligt. De meddelte kort og godt, at man ingen villige tømmerfolk kunne få fat i, og henviste til, at der måtte findes nogle brugbare i Reval, og desuden havde man kun lidt forbindelse med Reval, så man kunne heller ikke hjælpe med at anvise penge der. Derimod havde man dog hos en ankersmed bestilt det ønskede anker på 12 skippund. Kongen måtte sende sin tjener Henrik trommeslager afsted med sine ønsker om bistand både hos Danzig og hos højimesteren i Livland. Det var imidlertid ikke så nemt at finde de ønskede effekter til det store skib. Højimesteren måtte derfor den 12. december bekende, at en så stor mast som den ønskede kunne han ikke skaffe, men tilbød i stedet for 2 eller 3 master, der kunne føjes sammen til en mast. Desuden havde man nu også forhandlet om et lån på 3000 mark til kongen af Danmarks skib MARIA, og han bad da ordensmesteren i Livland om at overlade pengene til Ove Lunge.¹¹

10. Sjødin bd. 2 nr. 650 d. 6/10, 658 d. 14/10, 666 d. 20/10, 669 d. 21/10, 652 d. 8/10, 677 d. 25/10 1518.

11. Sjødin bd. 2 nr. 680 d. 1/11, 698 og 699 d. 26/11, 718 d. 12/12, 717 d. 12/12, 719 d. 13/12 1518, Hanserecesse III, 7 nr. 132 d. 1/11 og 13/1, nr. 147 d. 26/11 1518.

12. Sjødin bd. 2 nr. 769 d. 3/2 1519.

13. Sjødin bd. 2 nr. 830 d. 28/3, 863 d. 21/4, 945 d. 19/6, 997 d. 27/7, 1022 d. 18/8 1519, Danzig si. 16-17 note 28, 29 og 30.

Reparationerne skred trods alt frem i løbet af vinteren og den 3. februar 1519 afgav Knud skriver en rapport til kongen hvori der stod, at MARIA forventedes klar inden St. Jørgens dag. (23. april) »Fokkemasten, råen og andre små master er allerede ved hånden, båden og sejlene er også på det næsten rede«. Han bad derfor kongen om at sende båds mænd og styrmand inden St. Jørgen. »Skipperen er ej fuld tilpas.« Videre fortæller skriver Knud, at ordensmesteren Antonis har hjulpet meget, og han har holdt i kost henved 100 karle af Søren Norbys, »som var på DEN FLYVENDE GEJST, der blev for landet (dvs. strandede) og på en krejert, som ligger her. Junker Willom, Tile Giseler og Anders må vel vide, hvad Antonis har gjort mod kongens folk.«¹²

Det er ikke klart hvornår MARIA er afsejlet til København, men den 28. marts meddeler rådet i Danzig til Ove Lunge, at det store anker til MARIA er klar og at man oversender det med skipper Cleys Bokelmanne. Imidlertid er der stadig forskelligt at få lavet til MARIA, for den 19. juni beder han rådet i Danzig om anskaffelse af master til MARIA. Det skal være en mast på 20 favne lang (ca. 36 meter) og 4 andre master på 16 favne (ca. 29 meter) og desuden en »engelholt« på 18 favne (ca. 32 meter) til en fokkemast, og sende dem til København snarest muligt, men en måned senere svarer Danzig, at en så lang mast på 20 favne kan ikke findes hos dem, men man kan skaffe de andre master. Kong Christian lader sig dog ikke helt afvise, idet han svarer, at »når rådet har fremført, at de ikke findes, så må de bestilles og brevbæreren, Joakim Knopp, kan give anvisning på sådanne master.¹³

De oplysninger, der her angives vedr. masternes højde gør det muligt at drage visse sammenligninger med et andet skib, hvis mål vi kender fra samtidige kilder, nemlig det svenske STORA KRAFVEL fra 1532. *Maria's* stormast på 120 fod bestod således af 5 stykker, et midtertræ i fuld længde, der var beklædt med fire andre træer på hver 96 fod, og fokkemasten, der blot bestod af et træ, var 108 fod lang. Til sammenligning var STORA KRAFVEL's stormast 123'6" og altså lidt længere end MARIA's. Alle fod er ansat til 28,8 cm. Hvis vi nu tager og sammenligner de to skibes skrogdimensioner ud fra forholdet 120 til 123,5 bliver målene således for MARIA:

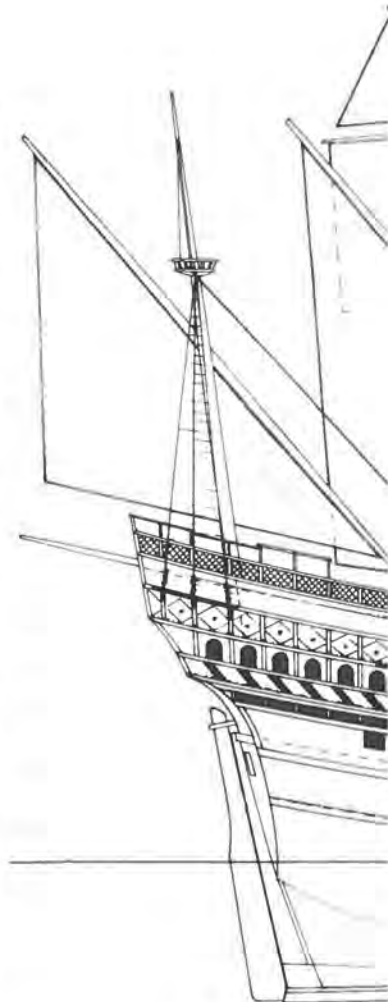
14. Oplysningerne er modtaget fra Niels Probst, der desuden fremfører at målene på MARIA er 20 fod længere end N. E. Tuxens teorier fra 1891 i Tidsskrift f. Søvæsen, R. C. Anderson i Mariners Mirror 1924 side 388-389 og Svensk Skepsbyggeri, Malmö 1963 side 30-31. Probsts artikel herom i Marinehistorisk Tidsskrift 1990 nr. 2.

	Sjællandske fod à 31,4 cm	Danziger fod à 28,8 cm
Køllængde	114'0 fod	124,00 fod el. 35,61 m
Længde over stævnene	152'6 fod	165,50 fod el. 47,66 m
Bredde	40'3 fod	43,75 fod el. 12,60 m
Dybde	19'3 fod	21,00 fod el. 6,05 m

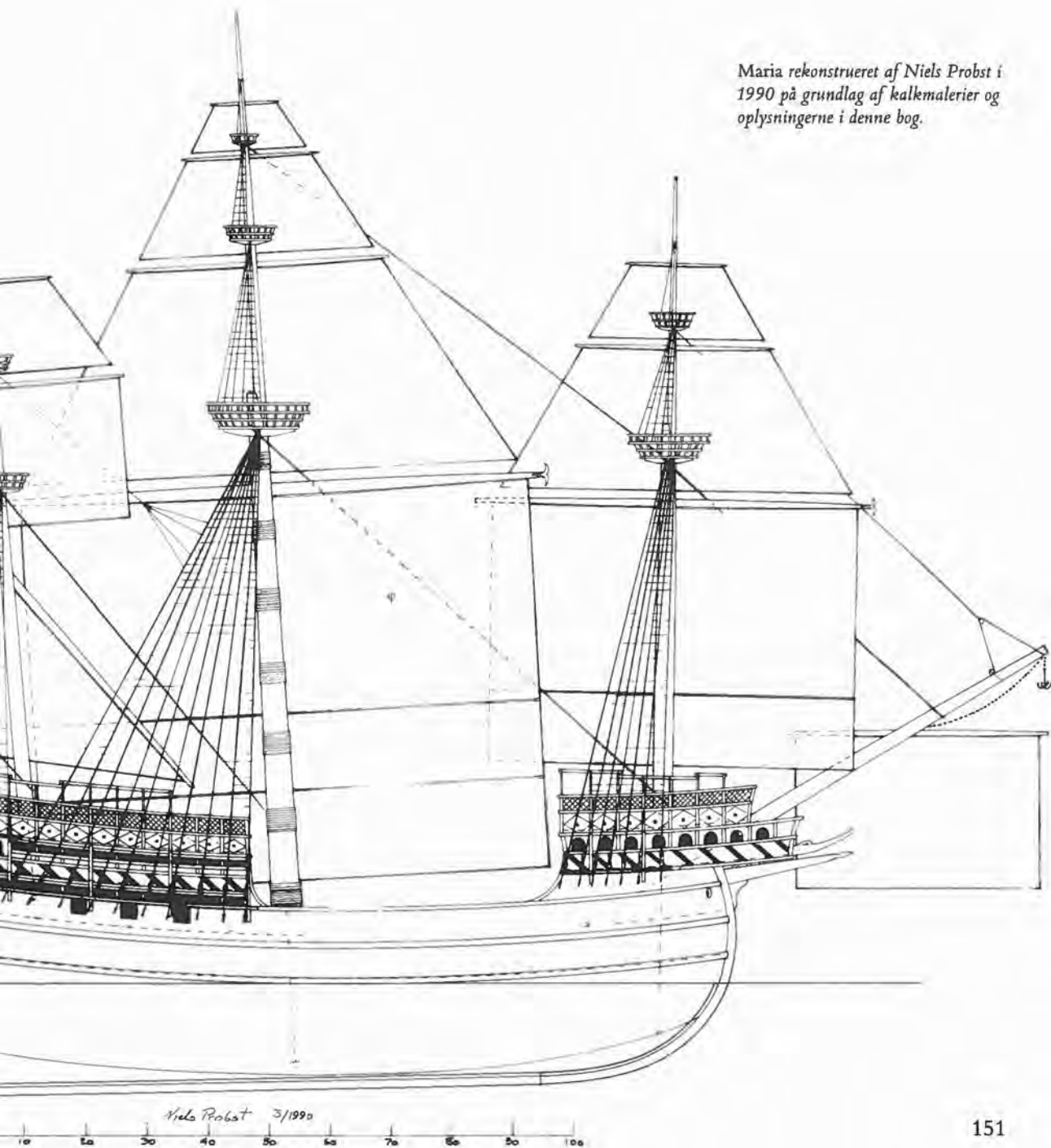
Det må bemærkes, at disse mål er en hel del større end man hidtil har antaget, og det har været et ganske anseligt skib, idet det f.eks. var adskilligt større end Christian IV.s skib TREFOLDIGHEDEN.¹⁴

De danske orlogsskibe, der krydsede i Østersøen var åbenbart i årene 1518 og 19 ude for uvejr, der bragte flere forlis eller strandinger på kysterne. Den 21. april 1519 takker Christian 2. rådet i Danzig for et anker samt for en bøsse, som man har bjærget, og kongen beder om, at begge dele må blive sendt til København. Vi finder også fra maj 1518 et brev fra kongen til Danzig, hvor han beder om, at godset på hans ved Hela strandede skib udleveres til Søren Norby eller hans fuldmægtige bud, og den 6. august kræver Danzig betaling for 2 skibe, der har kostet 328 guldgylden, og et anker, som kongen har ladet lave for 210 preussiske mark. Vi får blot ikke at vide hvilke skibe det i begge tilfælde har handlet om. Derimod hører vi at kongen giver erstatning til skipper Pavel Munter, der har tjent ham i 2 år, for skibet CHRISTOFFER, der forliste ved Livland. Videre hører vi den 15. januar 1519 om et strandet skib tilhørende kongen af Danmark, idet statholderen i Memel skriver, at det er helt dækket af sand og vand og man ser ikke andet end en fokkemast. Fra skibet har man taget en jernslange og 6 små stykker. Et stort »hovedstykke« og nogle små er blevet i skibet. Det er dog muligt, det er det skib Søren Norby omtaler i maj måned, hvor han beder om at få udleveret de reddede varer og artilleriet fra den strandede bark ved Samaiten. Det viser sig imidlertid ikke så nemt, for den 1. juni må højmasteren skrive til den stedlige hovedsmand om at artilleriet og de andre varer omgående udleveres, uden at der dog en måned senere er sket noget trods gentagne påmindelser. Den 23. juli beder højmasteren kontoret i Memel om hjælp vedrø-

15. Sjødin bd. 2 nr. 561 d. 22/5 1518, nr. 752 d. 15/1, 809 d. 11/3, 880 d. 11/5, 917 d. 1/6, 990 d. 23/7, 991 d. 23/7, 1007 d. 6/8, 1040 d. 8/9 1519.



Maria rekonstrueret af Niels Probst i
1990 på grundlag af kalkmalerier og
oplysningerne i denne bog.



rende kongen af Danmarks strandede skib. Samaiterne var iøvrigt et litauisk talende folk, der boede mellem Memel og Königsberg og var kendt for hedenskab og vragplyndring. Endelig den 8. september lover hertugen af Braunschweig til Christian 2, at da højmasterens gentagne forskrifter i sagen ikke har hjulpet vil hertugen nu sende sine skibe til Memel til hjælp mod samaiterne.¹⁵

Året 1519 blev et uroligt år til søs. Dels forberedte man sig på et stort togt til det følgende år og dels benyttede man tiden til at gøre strandhugst forskellige steder og iøvrigt at plyndre de skibe, der søgte at bringe varer til Sverige. I slutningen af marts bad Karl Knudsen om at få udredet 3 eller 4 jagter, som han ville bruge til at afbrænde Elfsborg »førend den blev stærkere«. Den 12. april skriver han til Henrik Krummedige om, at han nu er på vej og han beder om, at han vil sende Claus Norby med hans jagt op til ham ved Elfsborg.¹⁶

Kong Christian pressede også på Lübeck og Hansestæderne for at få dem til at afbryde handelsforbindelserne med de svenske oprørere, men de trak tiden ud for det første, fordi de naturligvis ønskede fred til deres handel, hvor det passede dem, men desuden fordi de havde forskellige klagepunkter mod Danmark, som de ønskede klaret. Danmarks politik mod dem så imidlertid ud, som ville man deres handel til livs, og dermed blev sagen jo en ganske anden for hansestæderne. Deres velvilje mod Sten Sture var derfor stor, og denne havde netop købt 5 skibe, der i efteråret 1519 var ved at blive udrustede i Lübeck i al hemmelighed. Den 18. december afsejlede de, og da de kom ud for en hård vinterstorm, nåede kun de 4 af dem velbeholdent til Stockholm. Deres tilstedeværelse i Lübeck viste tydeligt, hvor byens sympati lå, og det gjorde iøvrigt også den kendsgerning, at Gustav Eriksson Vasa, der havde siddet fanget som gidsel på Kalø slot, netop i efteråret 1519 var flygtet og havde fået et tilflugtssted i Lübeck, hvor han var vinteren over til foråret 1520.¹⁷

Hvad der videre er sket forlyder der ikke noget om, men i sommerens løb gjorde danskerne landgang på Sveriges kyst og bl. a. deltog Søren Norby også ved angreb på Øland. Den 17. september kunne Sten Sture meddele rådet i Danzig, at danskerne havde forsøgt et angreb på Kalmar den 8. september, men lidt nederlag. Højmasteren skrev fra Königsberg i juni til Søren Norby, at han havde forhandlet med Christian 2. om at få Norby til at indtræde i højmasterens tjene-

ste, men ingen af de danske parter har vist været videre interesserede, for selvom højmasteren bad Norby om at indfinde sig den 29. juni viste en ny skrivelse fra den 11. juli, at han to gange havde bedt ham komme, men ikke fået noget svar. Kongen havde jo andre planer med Søren Norby. Dels var der det forestående togt mod Sverige og dels havde han plan om, som tidligere omtalt, at sende Norby til Grønland. At det ikke blot var en tilfældig grille viser de pavelige skrivelser fra den 20. juni som var beregnet til biskoppen af Grønland, idet Gardar da havde været uden biskop i 30 år.¹⁸

De spredte krigsbegivenheder i 1519 afløstes i 1520 af det store afgørende angreb på Sverige. Kongen havde dels fået løfte om hjælp fra Ludvig XII af Frankrig og dels fra statholderinden i Nederlandene, Margrethe. Denne sidste havde endog lovet at stille med 6 veludrustede orlogsskibe til ekspeditionen. I Lübeck gik der det rygte, at skibene fra Holland var udrustet af Fuggerne og at pengene skulle udredes af kobberet i Sverige. Men under alle omstændigheder fik kongen udrustet en hær med styrker fra Frankrig, England, Skotland og tyske fyrster foruden de danske udskrevne krigsfolk, og straks efter nytår begyndte man på det store angreb. Otto Krumpen faldt ind i Västergötland og under kampene ved Åsunden sø blev Sten Sture så alvorligt såret, at han kort tid efter, den 3. februar, døde af sine sår. Trods Stures død opgav svenskerne ikke kampen mod den indtrængende fjende og danskerne måtte begynde en belejring af hovedstaden. I slutningen af april afsejlede kongen med sin flåde til Stockholm, den 3. og 6. maj lå han i Kalmarsund og den 15. maj havde flåden nået Stockholm og indesluttede dermed også byen til vands. Hansestædernes krigslyst var imedens aftaget efter danskernes fremgang i Sverige og Sten Stures død, og da hertug Frederik af Holsten ønskede at vise sin neutralitet overfor de to parter foreslog han en mægling. Denne fandt sted og førte faktisk til et forlig i Segeberg den 13. maj 1520. Kong Christian skulle tilbagelevere de beslaglagte skibe, mens Hansestæderne lovede ikke at sejle på Sverige før der var fred.¹⁹

Medens man ventede på svenskernes overgivelse var flåden beskæftiget med at opbringe skibe, hvis last var bestemt til Stockholm eller havde svenske ejere, og her finder vi også Søren Norby i aktion. Den 11. juni befandt han sig ved Travemünde på sin krael, da han fik ero-

16. Sjødin bd. 2 nr. 833 d. 31/3 1519, Da. Mag. 3 rk. 2 bd. si. 162 d. 12/4 og 163 d. 11/5 1519, Hanserecesse III, 7 nr. 204, 205, 206, 207 og 210, Historisk Archiv 1870 bd. 1 si. 411.

17. Sjødin I side 77

18. Sjødin bd. 2 nr. 936 d. 13/6, nr. 979 d. 11/7 1519, Sv. Svensson i Lunds Univ. Årsskrift 1960 si. 169, Regesta II, 1 nr. 10404.

19. Huitfeldt si. 1139, Ekdahl si. 147, Hanserecesse III, 7 nr. 345 d. 12/6 1520, Sjødin I side 90.

20. Hanserecesse III, 7 nr. 344 d. 12/6 1520 og Danzig I si. 28-29.

bret et svensk skib, men uheldigvis blandede en lybsk bark sig i sagen. Barken skal efter oplysningerne have haft »8 hovedstykker på hver side« og under kampen skal der være dræbt 24 eller 28 danskere. Det lykkedes tilsyneladende alligevel Søren Norby at erobre barken, men på grund af sine store tab måtte han straks efter retirere.²⁰

Den 7. september kapitulerede Stockholm endelig og kong Christian II kunne holde sit indtog i den svenske hovedstad. Den 4. november 1520 kronedes og salvedes kongen til svensk konge, men kun få dage senere, den 8. november skete det frygtelige blodbad på den svenske adel, hvorved kongen helt forspildte sin nye erobring.

Kampen var derfor ikke forbi, og som bekendt fik Gustav Vasa rejst et oprør, der hurtigt bredte sig. I løbet af året 1521 havde Gustav Vasa vundet godt frem i de centrale landskaber i Sverige, og den danske flåde under Søren Norby havde travlt med at undsætte flere borge med forsyninger og friske folk. Blandt borgene var der endnu en række, som var på danske hænder: Kalmar, Stegeholm, Nykøbing, Stockholm, Kastelholm, Åbo, Kustø, Raseborg og Viborg. I slutningen af juni lykkedes det Norby at slå sig igennem til Nykøbing skærgård frem til byen og slottet, men i oktober mislykkedes et nyt forsøg, og borgen kapitulerede til svenskerne ved juletid. Imidlertid fik Gustav Vasa støtte fra Sveriges tidligere forbundsfælle, Danzig, hvor han fik købt nogle skibe og desuden fik han et par kaperkaptajner i sin tjeneste. Det danskvenlige svenske rigsråd beklagede sig til Danzig over de kaperier som nogle danzigborgere, Staffan Sasse og Jesper Schilling, udøvede ved at »at optræde som sørøvere mod de svenske«. Staffan Sasse havde blandt andet taget et dansk skib med krigsfornødenheder og sendt det til Danzig. Det fandt Søren Norby måtte hævnes, og endnu engang var han heldig. Han beretter således den 16. september 1521 til Christian 2., at han først forgæves havde søgt Staffan Sasse i Reval, men derefter havde undsat Kastelholm, og nu var han sejlet videre til Øregrund. Ved indtagelsen af Øregrund fik han tag i nogle fanger, »som viste dem, hvor Staffan Sasses jagt lå med en kavel, der hed BARTUNEREN, som danzigerne havde købt af de lybske. Og der var en danziger høvedsmand derpå, som hed Jesper Schilling. Han havde inde salt, humle, salpeter, bøsser og andre sager, som Gøsta Eriksson (Gustav Vasa) skulle have. Da denne brevviser yderligere fortalte, at Steffen Sasse og Jesper Schilling var i land hos

21. Hanserecesse III, 7 nr. 437 d. 25/8, nr. 438 d. 16/9 1521, III, 8 nr. 58 d. 1/3 1522, Regesta II, 1 nr. 10590 og Grønblad I, 512-514.
22. Da. Kanc. Diverse (1481-1571) B46 nr. 39 og Galster side 164-165

*I Udbyneder Kirke ses dette skib ,
der sandsynligvis er Maria med kong
Christian 2. ombord, som omtalt i
teksten side 199. (Foto: Lennart
Larsen).*



Gøsta Eriksson med brev fra kongen af Polen, sloges mine skibe med de andre skibe og fik både kravel og jagt med bøsser og værge.« Det var dog ikke alle de fra svenskerne erobrede skibe, der forblev i dansk eje, for den 1. marts 1522 skrev Gustav Vasa til Danzig og bad om, »at det skib og gods, som hans riges fjender har taget og som siden er anholdt i Danzig må overgives« til en af hans folk.²¹

Også skotten Robert Bartun sejlede for kongen om bord på skibet LEON. Han erobrede bl. a. »et mersskib« til kong Christian og vurderede det selv til 300 rhinske gylden. I den forbindelse får vi desuden et lille indblik i levetilstandene ombord, idet han til sine bådsfolk ombord på sit skib fik følgende fetalje bragt fra Københavns slot: 2 læster øl, ½ læst brød, 8 sider flæsk, 4 tønder saltet kød, ½ tønne smør, 1 tønne sild, 500 hvilling, ½ tønne eddike og ½ tønne gryn.²²

Christian II.s politiske situation var ikke den bedste. Han havde skaffet sig et oprør i Sverige på halsen og samtidig havde han lagt sig ud med det danske rigsråd på grund af de store skatter, som krigstoget kostede. Det var vel medvirkende til, at kongen fra midt i juni 1521 forlod landet for at besøge sin svoger, kejser Karl V. Den 3. juli traf han ham i Bruxelles og var siden sammen med ham i et par måneder før han påbegyndte sin hjemrejse. Det var den modne nordiske unionskonge, der søgte at indynde sig hos den unge 21-årige kejser, og han har sikkert udnyttet sin politiske erfaring til at gøre et godt indtryk på sin unge svoger. Christian 2. opnåede da også at få udbetalt 50.000 Gylden af sin dronnings medgift, og det var penge han havde hårdt brug for. Lige så vigtigt var det, at han også fik kejseren til den 11. august at meddele, at alle, der hjalp »de utro svenskere« mod kongen, blev erklæret i Rigens akt, dvs. en art verdslig banlysning. Herved ramte kongen de hansestæder, som støttede Gustav Vasa. Desuden opnåede kongen at få fastslået sin myndighed over hertugdømmet Holsten, og dette sidste bragte ham hurtigt i strid med sin farbror, hertug Frederik i Holsten. Endvidere var det uheldigt for kongen, at hertugen netop fandt støtte hos Lübeck, hvor også Gustav Vasa havde fået sin forbundsfælle.²³

Den 14. april 1522 får vi at vide, at den danske flåde er stået til søs fra København med 28 eller 30 skibe. Den har først været ved Rygen, men sejlede tilsyneladende derefter videre til Kalmarsund, hvorefter flådens opgave var at undsætte Stockholm, der nu var blevet belejret af Gustav Eriksson (Vasa) samt derefter undsætte Finland og sikre at det ikke faldt i svenskernes hænder. Det blev en opgave for Søren Norby, der samtidig fra Finland kunne sikre forsyningerne til den svenske hovedstad. Han afsejlede kort efter den 15. maj og undsatte først Kastelholm og Åbo Slot. Derefter angreb han Åbobispens residens Kustø, der hurtigt kapitulerede, og han sejlede da videre for at

23. Sjødin I side 201-210.

24. Hanserecesse III, 8 nr. 53 d. 14/4, 122 d. 5/6, 131 d. 27/6, 137 d. 9/7 1522.

undsætte Raseborg. Denne hurtige fremgang for Søren Norby fik imidlertid Gustav Vasa til at bede Lübeck om at hjælpe med 8 skibe til at få danskerne fordrevet, men Lübeck havde andre planer. Nu begyndte imidlertid også Hansestæderne at vise tænder. Den 5. juni kunne Danzig meddele Lübeck, at det havde udrustet 8 skibe til krig og at 3 skibe var sendt med proviant til den af Gustav Eriksson befriede del af Sverige. Endnu havde man 22 skibe liggende sejlklare. De ventede blot på god vind for at afsejle til Sverige for at handle. Man var iøvrigt ved at gøre en flåde klar til hjælp for Gustav Vasa. Desværre måtte Lübeck den 27. juni meddele, at mindst 5 af deres udrustede skibe var brændt ved Travemünde, men at udrustningen af 5 andre omgående var sat i værk, og kort tid efter kunne de fortælle, at man nu havde udbedret brandskaderne og at flåden ville være klar til at løbe ud den 25. juli.²⁴

Gustav Vasa havde imidlertid også skaffet sig en flåde, der var udrustet i Lübeck og solgt til Sverige. Den bestod oprindeligt af 10 skibe, der nu blev sendt til Sverige med forsyninger og krigsfolk og ankom til Søderköping den 8. juni 1522 uden at være antastet af danskerne. Her lå den indtil den 25. juli, hvor de svenske skibe efter aftale skulle mødes ved Bornholm med lybeckerne. Den 30. juli 1522 meldte Lübeck til Danzig pr. ridende bud, at flåden endnu lå og ventede på vind. Det varede endnu nogle dage før vinden føjede sig, men den 13. august kunne Lübecks hovedsmænd sende bud til Danzig om, at man nu lå ved Bornholm sammen med de svenske skibe og skibene fra Stralsund, men at man undrede sig over, at skibene fra Danzig ikke var kommet. Flåden bestod da af 13 orlogsskibe og 4 mindre skibe under kommando af rådmændene Joachim Gerken og Hermann Falke fra Lübeck, og hertil kom skibe fra Rostock og Stralsund, hvorefter man, da den svenske flåde var kommet til, rådede over ialt 34 skibe. Den 21. august svarede Danzig, at grunden til forsinkelsen var, at man ikke kunne få fat i det fornødne antal krigsfolk, men man lovede at afsejle i løbet af et par dage. Den 25. august stod Danzigs flåde til søs og nåede den 28. august til Bornholm, hvorfra den forenede flåde var afsejlet et par dage før. Uheldigvis måtte man på grund af modvind ankre her, og Bartholomeus Schacht forliste på klipperne med sit skib og 20 mand. Først den 31. august lettede flåden igen.

Efter at have været ved Helsingør lå den lybsk-svenske flåde den 27. august ved Dragør, hvor man ved et krigsråd beklagede sig over, at man ikke var stærke nok til at angribe København. Hovedsmanden fra Rostock skriver, at man derefter sejlede til Møen den 30. august. »Vi gik i land dagen efter og gik mod Stege, der blev forsvaret mærkelig godt af folket og vi måtte bruge mærkeligt stor skud, men uden held. Så brændte vi på landet og gik til skibene«. Omtrent samtidig afsejlede Danzigs flåde fra Bornholm. Man sejlede mod Sundet for at finde den forenede flåde og erfarede da, at flåden 40 skibe stærk havde afbrændt Helsingør og derefter sejlet mod Møen. »Vi løb så mod Møen og så 6 skibe og et lille og det var svenske, der fortalte, at de lybske var ved Heddensee-øen. Den 4. september mødte vi vore venner fra Lübeck, Rostock og Stralsund med 26 sejl, små og store, så der nu var 36 store og små. De havde først brændt på Bornholm og stormet Hammershus og derefter sejlet til Øresund.« Man var imidlertid nu i vildrede med, hvad man herefter skulle foretage sig indtil man den 7. september sejlede til Lübeck for at skaffe forsyninger og fatte nye planer.²⁵

Man kan undre sig over, at den stærke flåde bestående af skibe fra Hansestæderne og Sverige ikke turde opsøge den danske flåde, der lå ved Sveriges østkyst og i Østersøen for at hindre tilførsler, men det er åbenbart, at man har haft en betydelig respekt for Søren Norby og for den danske flåde. Ejendommeligt er det imidlertid at se de to flåder operere i hver sin ende af Østersøen og der plyndre på modpartens kyster. Det er dog et spørgsmål, hvor meget Søren Norby kendte til den fjendtlige flådes operationer før i september. Søren Norby havde i hvert tilfælde et godt greb i Finland. Den 24. juli kvitterer hans svend, Hans Snyder, på Søren Norbys vegne for 24000 mark danske, som han har »modtaget af moder Sigbrit til aflønning af kongens orlogsfolk, som nu er med Norby i Finland«, og en måned senere kvitterer Norby selv til kongens mønsterskriver Hans Blanchert for 1250 mark, »som er udbetalt til kongens båds mænd i Finland og desuden for 48 mark danske for 2 måneders sold til ridder Jørgen Stegetin, der i Norbys ærinde sejlede til Reval med min jagt SASSEN for at modtage en hovedsmand, der lå med 100 knægte.«

Det var bl. a. Norbys opgave at forsyne det indesluttede Stockholm med levnedsmidler. Han var der i august med en forsyningsflåde, og i

25. Hanserecesse III, 8 nr. 150 d. 30/7, 155 d. 13/8, 157 d. 21/8, 159 d. 23/8, 162 og 168 d. 1/9 1522, Danzig bd. 2 si. 10-11, Sjødin I side 406-408, Fritze og Krause side 181-182.

26. Ekdahl si. 267 d. 24/7 1522, si. 301 d. 20/8 1522.

27. Danzig bd. 2 si. 6. Hanserecesse III, 8 nr. 190 note 8 d. 21/11 1522, Sjødin I side 467-471.

28. Sjødin I side 475.

oktober forsøgte han igen med et større antal handelsskibe at nå ind til byen.²⁶

Da var hanseaterne imidlertid endelig vågnet op til dåd. Mens skibene lå ved Travemünde var det tydeligt, at der herskede forskellige interesser og forskellige meninger mellem hansestæderne og svenskerne om hvorledes kampen skulle fortsættes, og også lybeckerne og danzigerne skændtes indbyrdes på grund af det ringe resultat af deres hidtidige anstrengelser. Imens var befolkningen på de svenske kyster ganske forståeligt utilfredse med, at den dyrt købte svenske flåde lå uvirksom i Lübeck i stedet for at beskytte de svenske kyster. Af regnskaber ser vi, at den svenske flåde i Lübeck nu bestod af 13 skibe idet man bl. a. havde indkøbt et stort skib DEN LYBSKE SVANE. Endelig forbarmede lybeckerne sig, da de også havde indset, at deres muligheder i Norden stod og faldt med succes for Gustav Vasa. Den 21. september 1522 udfærdigedes en kontrakt om, at Sverige lejede 8 orlogsskibe, men først den 2. oktober afsejlede den svensk-lybske flåde fra Travemünde. Trods uvejr nåede man Søderköping den 17. oktober, og den 28. oktober kunne flåden derefter stå ind i Stockholms skærgård før Søren Norby. Intetanende løb Norby lige i favnen på den svenske flåde, og selvom han kunne slå sig igennem med sine 9 orlogsskibe, så lykkedes det for de fjendtlige styrker at erobre 31 handelsskibe med fetalje. Efterretningerne om slaget rystede Norby stærkt, da han hørte, om den behandling, man havde givet de fangne. »Der har de vel de 600 mand, som var på skibene fanget og ført dem på deres skibe, de har haft 35 orlogsskibe, og fordelt dem der, og næste dag bundet dem på hænder og fødder og kastet dem i vandet og trommet og pebet og ladet deres skyts lyde, så man ikke kunne høre de druknendes skrig indtil de sank.« Norbys beretning er vel ikke helt korrekt med hensyn til antallet af de fjendtlige skibe, men behandlingen af fangerne er næppe helt gal. Desuden var Norby specielt oprørt, fordi der blandt de fangne også var Tile Gisellers kone, som var en søster til Søren Norby og et af deres børn, mens to andre børn omkom under kampene.²⁷

Alligevel indgød Norby stadig respekt, og de lybske skippere på de 8 lejede skibe var ikke vel tilmode, da de hørte, at Norby var vendt tilbage i Stockholms skærgård. Den 29. november kom han nemlig atter med 13-14 skibe. Han fik at vide, at den svensk-lybske flåde lå

ved byen, men de turde dog ikke foretage sig noget mod Norby i det trange farvand. I stedet for satte svenskerne nu kanoner op på nogle klipper for derfra at beskyde fjenden. Helt til den 9. december forsøgte begge parter at overliste hinanden, men uden held for nogen af dem, og da svenskerne tilsidst førte endnu mere artilleri frem besluttede Søren Norby at trække sig tilbage. I ly af nattet mørket fik han ført sine skibe ud af skærgården og stak atter til søs uden at hverken de lybske eller svenske turde eller kunne forhindre det.²⁸

Det lykkedes trods alt for nogle af de svenske skibe at komme til overvintring i tyske havne, så de hurtigere kunne stå til søs fra de isfrie havne næste forår. Søren Norby huserede imidlertid i Østersøen så længe, der var åbent vand. Så sent som den 23. december kunne en Danzig-skipper meddele, at Norby lå i skærene ved Sverige, men ikke havde vovet at gøre landgang, og den 29. december kom der melding fra det svenske hovedskib SVANEN, at Søren Norby var ved Gotland. endvidere hører vi i slutningen af januar 1523 fra en borger i Lübeck, Hans Kastorp, at 9 af kongens skibe under Tile Giseler var kommet til København med mange sårede folk ombord, og det var under trommeslag i byen forbudt, fortæller han, at udsprede efterretninger om det. De sårede skulle stamme fra kampe ved Kalmar.²⁹

Det var en blanding af mangeartede interesse modsætninger, der tørnede sammen i årene 1522-1523 her i Norden. Interne stridigheder i Sverige havde været medvirkende til blodbadet i Stockholm, der forårsagede en oprørsbevægelse klogt ledet af Gustav Eriksson Vasa. Hertil kom så som støtte til oprørerne fra hansestæderne, specielt Lübeck og Danzig, der som sædvanlig var utilfredse med den danske konges handelspolitik i Norden, men nu også så en trussel mod deres eksistens. Mod dem stod statholderinden i Nederlandene, kejser Karl V.s faster Margrethe, der ganske vist ikke brød sig om kong Christian, men ofte var nødt til at rette sig efter kejseren, som ganske naturligt ville beskytte og hjælpe sin søster, den danske dronning Elisabeth. I det udenrigspolitiske spil må vi desuden også regne Skotland, der dog for tiden havde en mindreårig konge og styredes af hertugen af Albany, England med den lunefulde Henry VIII samt Frankrig, der også i denne situation var en hjælp for Christian. Til alle disse modsætninger i det udenrigspolitiske må så føjes de interne i Danmark. Det danske rigsråd følte sig tilsidesat af Mor Sigbrit, men som

29. Hanserecesse III, 8 nr. 175 d. 12/10, 199 d. 14/11, 254 d. 23/12, 186 d. 29/12 1522 og nr. 190 d. 1/1 1523, Regesta II, 1 nr. 10767.

Glasmaleri fra Skanør kirke, nu
Lunds historiske Museum. Billedet,
der bærer årstallet 1513, viser et
3-mastet orlogsskib med kanoner.
(Foto: Lunds Universitets historiska
Museum).



støtte for kongens og hendes politik fandtes borgmesteren i Malmø, Hans Mikkelsen, samt kongens sekretær Lambert Andersen og Københavns statholder Henrik Gøye. Søren Norby hørte for så vidt også til denne kreds, men netop i 1522 gik der rygter om, at han havde forsøgt et attentat mod Mor Sigbrit. Som herre i Østersøen var han dog uden for hendes rækkevidde i modsætning til mange af højadelen, der frygtede hendes intriger. I det hele taget var Mor Sigbrits indflydelse på kongen vokset i takt med de militære vanskeligheder i Sverige, og kongen støttede sig mere til hende end til sine råder. Til alle disse blandinger af gensidige intriger og interess modsætninger skal så føjes de skel, der blev stadig stærkere på grund af de religiøse og sociale bevægelser, som efterhånden blev en væsentlig faktor i det politiske liv.³⁰

Medens vi har fulgt begivenhederne til søs i Østersøen var der sket adskilligt hjemme i Danmark i løbet af 1522. Oppositionen mod kong Christian 2. havde omsider fundet sammen i en sammensværgelse foranlediget af kongens mange overgreb mod dem og ikke mindst også på grund af deres utilfredshed med den favoritstilling, som Mor Sigbrit havde. Den 21. december 1522 resulterede det i, at nogle jyske rigsråder forsamlede i Viborg fik udformet et klagebrev og en henvendelse til hertug Frederik om at støtte oprøret. Den begyndende uro mærkes også i København, hvor en hanseatisk Bergensfarer fortæller, at der nu er vanskeligheder med at skaffe knægte i København. De gemmer sig, og kommer først frem, når skibene er afsejlede.³¹

Vinteren bandt krigsoperationerne, men man forberedte sig på, hvad der ville komme. Den 25. februar 1523 skrev det oprørske danske rigsråd til Lübeck og bad om, at man »strax ufortøvet ville forskikke eders skibe og jagter udi søen« for at de kunne sikre forbindelsen mellem Fyn og Sjælland. Desuden ville man også have nogle lybske skibe til København, da »det er os hemmelig tilskrevet, hvorledes kongen agter at begive sig ud af landet med en mægtig svær skat«. Så hurtig var Lübeck imidlertid ikke, som det siden vil ses, men det gik hurtigere til lands. Den 13. marts overskred hertug Frederik grænsen til kongeriget, idet de oprørske rigsråder den 20. januar i Viborg højtideligt havde opsagt kong Christian 2. huldskab og troskab og derefter i februar havde aftalt det fornødne med hertug Frederik.

30. Huitfeldt si. 1195, hvor rygterne omtales.

31. Hanserecesse III, 8 nr. 184 d. 17/12 1522, Ekdahl si. 339-340 d. 15/1 1523.

32. Hanserecesse III, 8 nr. 314 d. 25/2, 345 d. 22/3 og 353 d. 28/3 1523.

Atter den 22. marts rettedes en henvendelse til Lübeck om skibe, men denne gang fra hertug Frederik, der frygtede, at kongen enten ville forlade landet eller samle skibe for at sætte sin hær over til Fyn eller Jylland. Lübeck kunne dog ikke klare sig alene, og lod derfor ønsket om skibe gå videre til Danzig, idet de fremførte, at en kraftig indsats kunne bringe en hurtigere afslutning på krigen.³²

På denne tid var kong Christian netop i færd med at få samlet sine orlogsskibe i København, men helt nemt har det næppe været på grund af vinteren. Den 7. marts sendte Søren Norby efter kongens anmodning 3 skibe, der havde ligget indefrosset ved Kalmar. Det var JOHAN HVID, TIMHOLM og MARCUS LANGE, hvor vi ved, at skipperne da kvitterede for en måneds betaling til alle de båds mænd, der sejlede med disse skibe, ialt 366 mark danske. Samtidig med afsendelsen bad Søren Norby kongen om at sende undsætning, der fra Åhus og Ystad kunne sættes over til Øland, og når han havde undsat Øland ville han være rede til at løbe til Gotland og Finland med sine skibe. Den 1. april gav Lübeck underretning om, at kongen var ved at udruste 3 hovedskibe og 3 jagter, så ingen skibe i Søderköping måtte løbe ud før den lybske og Rostocks flåde var i søen omkring den 1. maj, men hverken lybecerne eller svenskerne behøvede at frygte for den kongelige flåde, for kong Christian havde helt andre planer end at genere dem netop nu. For ham gjaldt det om, at få samlet sin styrke og komme af vejen før de fjendtlige flåder var ude, således at han muligvis vestpå kunne få samlet en større styrke af både flåde og krigsfolk til et stort angreb. Noget sådant må i hvert tilfælde have foresvævet ham.³³

Den 13. april 1523 gik kong Christian, dronning Elisabeth og 3 børn ombord på LØVEN (LEON) og afsejlede med så mange skibe, som han havde nået at udruste. Med sig førte han Mor Sigbrit samt »alt det gods, penge, klenodie, bly, kobber og alt som er på slottene i København og Kalundborg«. Med sig havde han 16-18 orlogsskibe, 120 knægte og det dobbelte antal bådsfolk. Uheldigvis opstod der snart efter afsejlingen en stor storm, der splittede flåden. LØVEN med nogle andre skibe blev slået ind under Norge og undgik med nød og næppe at forlise, et af skibene blev forslået således at det endte inde under den franske kyst, hvor franskmændene beslaglagde det, og først omkring den 1. maj samledes flåden i Nederlandene. MARIA, flådens

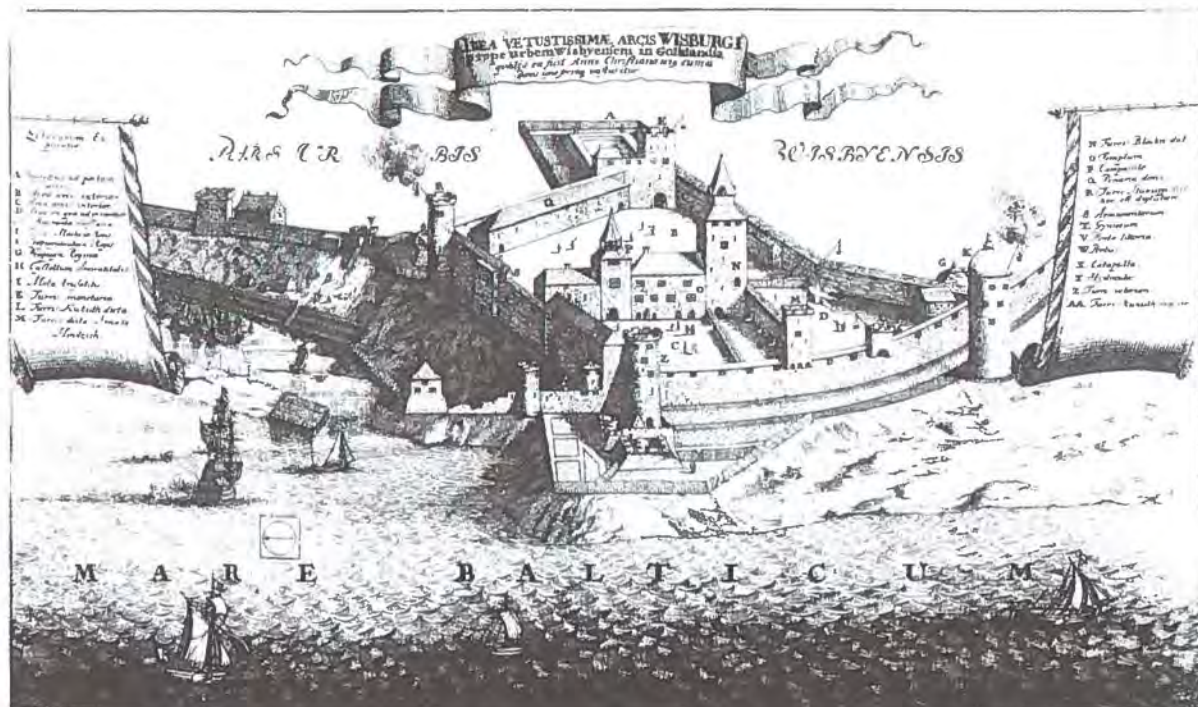
33. Ekdahl si. 359, Hanserecesse III, 8 nr. 355 d. 1/4 og 381 d. 16/4 1523.

34. Hanserecesse III, 8 nr. 379 d. 14/4, 384 d. 22/4 1523, Huitfeldt si. 1208, Joh. Reygenberg bd. 2 si. 409, Ekdahl si. 393.

35. Flere forfattere har ment, at kongen afsejlede med 20 skibe. Det er bl. a. Allen bd. III, 2 si. 411-413 og bd. IV, 1 si. 96-98 og Ny kgl. Saml. 574 Fol. si. 87 samt Huitfeldt si. 1208, men her må det huskes, at Hanserecesse d. 22/4 siger 16 skibe, og den hollandske krønike nævner, at der ankom 14 skibe til Zeeland samtidig med at, der i maj til England indberettes, at 16-17 af skibene »siges at være armerede«, så spørgsmålet er, om der har været flere end 16-17 egentlige orlogsskibe foruden nogle få andre.

største og fornemste skib, løb ind i dyndet ved Armoyen i Zeeland og fik en læk, men blev dog reddet. I den hollandske Chronick fra 1644 omtales, at flåden først kom til Veere med 14 skibe.³⁴

Af kongens skibe, som han tog med sig kender vi navnene på de 11. Det er de 3 som Norby sendte ham fra Kalmar: MARCUS LANGE, JOHAN HVID og TIMHOLM, desuden de 4, der senere sendtes til undsætning for København: HAMBORGERMAND, LØVEN, LYSERT og PETER VAN HULL. Herudover er omtalt MARIA og DANSKE HOLK samt de to, der senere endte i Hamburg: BARTUNEREN og DEN FLYVENDE GEJST. Desuden er omtalt en engelsk ketz og en jagt.³⁵



Visborg slot efter kobberstik fra 1683.

Kapitel X · Den kongelige flåde

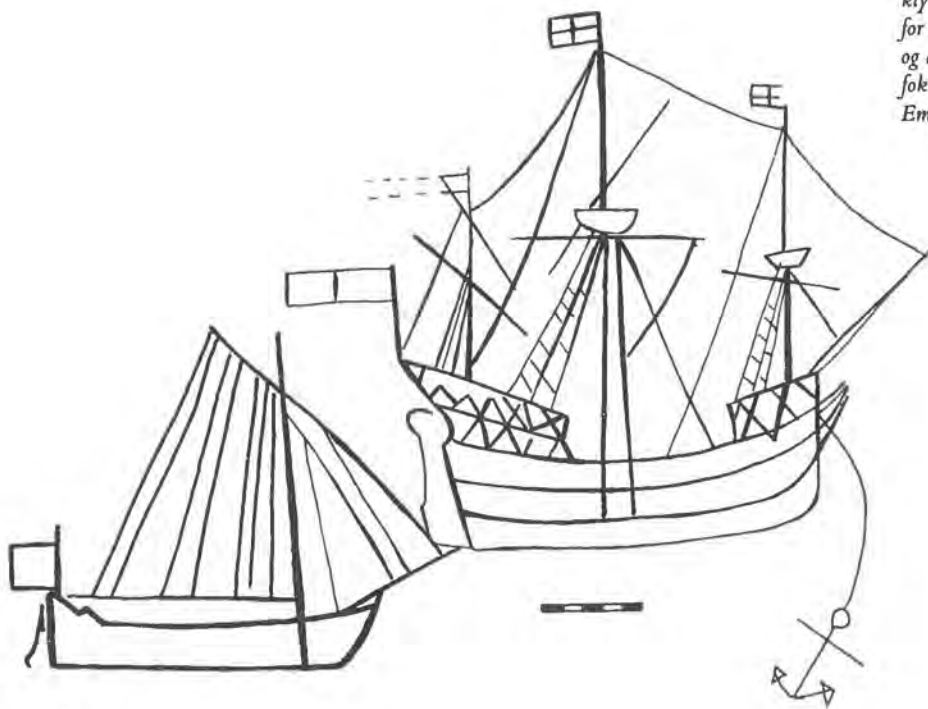
Den flåde, som kongerne i en længere årrække havde opbygget, var nu splittet. Kong Christian II var taget til Nederlandene med mindst 16 af skibene og de fleste af de resterende skibe havde Søren Norby, men hvor mange var det egentlig? Vi erfarede, at Norby i marts havde sendt tre skibe, der havde ligget ved Kalmar, tilbage til kongen, og samtidig havde han bedt om forstærkning dels for at holde Kalmar og dels for at rense Øland for fjender, men på dette tidspunkt har han åbenbart ikke kendt til den udvikling, der var sket i kongeriget. På flåden i Østersøen var han borte fra begivenhedernes centrum, og det har været vanskeligt for ham at følge med i, hvad de oprørske rigsråder havde besluttet. Norby hørte jo heller ikke til rigsrådsadelen, og han havde udelukkende sin dygtighed og sine succeser til søs at takke for sin placering, som en af de betydeligste mænd i landet. Meddelelsen om rigsrådernes troskabsopsigelse til kong Christian har han tilsyneladende fået kort efter afsendelsen af de tre skibe til kongen, hvorefter han må have sendt det modtagne brev med opsigelsen videre til kongen, idet det siden er fundet i dennes besiddelse.

Da sagerne således var ændret forlod han Kalmar og sejlede med sine 4 skibe, som han havde hos sig, til Gotland. Endnu den 16. april advares de svenske skibe mod at løbe ud før den 1. maj på grund af de kongelige danske udliggere, og på dette tidspunkt har man i Linköping hørt, at Norby skal have forladt Kalmar med sine skibe og være landet på Gotland. Fra Visborgs regnskaber ved vi, at Norby den 5. maj fik forsyninger til sine skibe, nemlig BARKEN, SASSEN, UGLEN og RODERS JAGT, som han havde med sig fra Kalmar. Der burde vel være kommet yderligere nogle skibe fra Stockholm, men da byen kapitulerede den 17. juni bestemtes det bl. a. i kapitulationen, at »alle skibe og jagter, som tilhører den umilde kong Christian og Søren Norby« skulle overlades til svenskerne. Derfor kom der ingen nye skibe fra Stockholm, og man kan samtidig konstatere, at både kongen og

Søren Norby åbenbart havde haft skibe ved byen. Derimod kom der i juli måned en kavel fra Finland til Gotland, og fra regnskaberne ser vi endvidere i løbet af sommeren endnu 4 andre skibe indtage forråd. Det var GREIFSWALD KREJER, LYBSKE KREJER, »som Hans Rodecker er på« og LYBSKE KREJER, »som Skram Fannhorn er på,« samt KASPARS SKIB.¹

Norbys skibe var særdeles aktive i Østersøen, og flere af de omtalte skibe har sikkert været priser, hvilket navnene jo også tyder på, men nogle af dem går også tabt igen, som f. eks. GREIFSWALD KREJER, hvor besætningen i februar 1525 gjorde mytteri og førte skibet tilbage til Greifswald, ligesom KASPARS SKIB, der muligvis er identisk med CASPAR BARK, som udrustedes til en rejse til Königsberg den 1. februar 1524, men allerede i gattet udenfor Visby sank med mand og mus. Meget bedre var det iøvrigt ikke gået for BARKEN, der var blevet udrustet den 17. august 1523, og blot nogle dage senere gik på grund

I Sæby kirke ses disse 2 skibstegninger indridset. Det er et mindre skib med gaffelrig og to stagesejl, fok og klyver, samt et større tremastet skib for anker. Det har mersekurve, for- og agterkasteller samt korsflag på fokke- og stormast. (Tegnet af Arne Emil Christensen).



ved Danzig. Desuden forekommer omtalt i 1523 endnu et eller to skibe, nemlig GRIB og HOLKEN, der kan været det samme skib eller to forskellige skibe. Endelig kan det nævnes, at ifølge regnskaberne tilgik der i 1524 følgende mindre skibe: DANSKE JAGT, DEN NY JAGT, KLEFLUS, LANGE NY JAGT og ØRNEN.²

Der kan gives følgende oversigt over skibene på grundlag af regnskaberne, således som Lars J. Larsson har givet det i sin bog om Søren Norby:

	Mand- skab	Liggende stykker, sten- bøsser	Kartover	Slanger	Føyler falkonet- ter	Skerpen- tiner	Hager
KRAVELLEN	160	18		1	2	6	29
HOLKEN	80						
SUARTHE KREYER	82	6			2		18
GRIPSWALD KREYER	54	1	2		1	2	20
GRIP	—	3	3		1	10	19
H.R.LYBSKE KREYER	54	5				2	6
S.H.LYBSKE KREYER	54	2	2			1	16
SASSEN	60	4			2	17	17
BARKEN	—	3	3			18	15
DANSKE JAGT	—					4	6
LILLE JAGT	—					4	6
DEN NY JAGT	16						

1. Hanserecesse III, 8 nr. 381 d. 16/4 1523, Larsson: Søren Norby, side 71-72, Kong Gustaf I. s registratur I side 93-95 med opfordringen skrevet på vort skib SVANEN.

2. Ekdahl side 722 f., Hanserecesse III, 8 side 600 note, nr. 560 med side 480 anm. I, nr. 511 d. 3/8 1523. Lars J. Larsson har givet en nøje gennemgang af Norbys flåde i sin bog: Søren Norby och Østersjøpolitiken 1523-1525, Malmø 1986.

Som det kan ses af ovenstående er tallene næppe fuldstændige. Nogle af dem mangler mandskabstal, da disse er baserede på forsyninger til skibene og ikke er angivet for alle. Desværre er der ikke oplysninger om artilleriet på HOLKEN, og de er næppe heller fuldstændige for de øvrige skibe. Foruden disse angivne oplysninger er det imidlertid også interessant at se, at der i regnskaberne foruden antallet af skyts tillige er angivet antallet af kamre til det pågældende skyts og at dette tal så godt som alle steder er det dobbelte. F.eks. står der ved SASSEN 2 falkonetter med 2 kamre, 4 liggende stykker med 8 kamre og 60 sten, ved BARKEN 4 kartover med 8 kamre og 30 sten samt 3 liggende styk-

ker med 7 kamre og 30 sten samt 12 dobbelte skerpentiner med 24 kamre osv.

Vi kan imidlertid også vurdere skibene og deres størrelse ved at se, hvad de har fået ombord af sejl i Visby, men desværre er det blot nogle få af dem, hvor vi har oplysninger. SASSEN fik december 1523 ombord et storsejl med en bonnet, en fok med en bonnet, et mesansejl, 2 lanterner og 2 kompasser. Samtidig fik SUARTHE KREYER et storsejl med 2 bonetter, en fok med en bonnet og et mesansejl, 4 ankre med ankertov, 2 kompasser, 2 glas, 3 lanterner og 2 lodliner med lod m.m. samt BARKEN, der fik et storsejl med 1 bonnet, en fok med 1 bonnet, 1 mesansejl, 2 lanterner, 2 kompas m.v.³

Den kongelige danske flåde fik imidlertid ikke gavn af noget af skibene trods den politiske udvikling. Inden udgangen af 1523 havde svenske tropper erobret hele Finland og da Søren Norby ikke kunne få direktiver fra den flygtede kong Christian måtte han handle helt på egen hånd. Hans nærmeste støtte var Preussen, hvor hans kapere både kunne afsætte deres fangster og desuden få forsyninger til Gotland. Derfor kan de ovennævnte lister vedrørende skibene fra Visbys regnskaber ikke være fuldstændige, da skibene også kunne ekviperes andre steder.⁴

Vinteren 1523-24 var en besværlig isvinter, men det lykkedes da Henrich Gøye at få afsendt et forsyningskib til Søren Norby inden han kort efter nytår måtte overgive København. Der var både krudt og kugler og krigsfolk ombord samt en enkelt kartove. Det var vanskeligt for Søren Norby at få breve frem til Christian 2. og det var ikke lettere at få breve den anden vej, da sendebudene som regel blev arresterede undervejs i Tyskland. Derfor begyndte der et meget besynderligt spil mellem kong Frederik, Gustav Vasa og lybeckerne foruden andre fyrster og høje herrer ved Østersøen, hvor også Søren Norby spillede en rolle. Alle søgte at snøre hinanden samtidig med at der som en blind makker i baggrunden spøjte en afsat konge, der ligeledes var indviklet i sit specielle spil mellem kejseren, statholderinden i Nederlandene og handelsfolkene her, og snart var han protestant og snart holdt han sig til paven for at takkes den ene eller den anden.

Det falder lidt uden for redegørelsen her at fortælle om det, men i korthed skal det nævnes, at samtidig med at Søren Norby forhandle-

3. Visborgs regnskaber i RA.

4. Forstreuter bd. 7 side 73-164.

5. Hanserecesse III, 8 nr. 669, 690 og 716, Allen bd. 4, 2 side 535 ff.

de med begge de nordiske konger gik svenske tropper i maj 1524 i land på Gotland. Norby lovede derefter at overgive slottet og øen til kong Frederik efter forhandlinger med nogle danske udsendinge. Det kom omsider til en overenskomst mellem danske og svenske ved et møde i Malmø den 1. september, hvorefter svenskerne skulle forlade øen og der skulle træffes en endelig afgørelse ved et nyt møde 14 dage efter Pinse 1525. Om sommeren 1524 var der imidlertid kommet en mere ugunstig udvikling for Norby, idet højmester Albrecht, der hidtil havde støttet ham, den 3. juni havde haft et møde i Torgau med kong Christian, og denne havde her måttet vise sin magtesløshed i de økonomiske forhold, således at Albrecht ikke kunne få dækket sine udlæg til Norby, og da kongen efter få dage måtte forlade mødet, blev resultatet, at Albrecht måtte ophøre med sin støtte til Norby.⁵

Forhandlingerne mellem Søren Norby og kong Frederik var forløbet forholdsvis positivt, så kongen sendte i begyndelsen af januar 1525 sine skibe LEON og HAMBORGERBARK til Gotland med fetalje og 4000 mark danske, »som hr. Søren skulle betale sine folk med.« Det var derfor en overraskelse, da der den 11. marts, mens danskerne og lybeckerne forhandlede i Segeberg, kom meddelelse om at Søren Norby var gået i land i Skåne. Det hed sig, at han var i søen med 8–10 skibe, og at han havde 3 barker og 1 jagt og desuden yderligere kunne udruste 4 hovedskibe.

I Segeberg besluttedes det da, at Lübeck skulle »udruste 8 skibe, nemlig 4 hovedskibe, 3 kraveller og 1 jagt, mens kongen skulle stille 4 hovedskibe og rigsrådet alle skibe, skuder og jagter, der er forhånden i riget, for at imødegå den truende fare fra Søren Norby og kong Christian.« Hurtigt fik Søren Norby magten i det meste af Skåne, men overfor et dobbelt angreb fra land og fra søsiden kunne han ikke klare sig. Den 13. april forlod 8 udrustede skibe Lybeck og forenede sig med 2 skibe fra Rostock. Den 15. april nåede de Blekinges kyst, hvor de om aftenen overfaldt Norbys flåde, der lå i havnen ved Pukavik, og 3 af skibene blev erobrede og de øvrige 8 blev stukket i brand. Samtidig havde kong Frederik sendt Johan Rantzau til Skåne og den 28. april forlod han Malmø for at gå mod Søren Norby. Dennes styrker blev hurtigt slået og Søren Norby søgte ly i Landskrone. Lybeckerne var imens gået i land på Gotland, og forsvareren Otto Ander-

sen havde måttet lade flåden i stikken, hvorved lybeckerne fik tag i 21 skibe ladet med bøsser, slanger, stykker, stenbøsser og skerpentiner. Dette forårsagede at kong Frederik fik en aftale med Søren Norby. Den 27. juni overgav han sig i Landskrone, hvorefter han skulle tilbage til Gotland for at overgive øen til den danske konge, så man undgik en lybsk besættelse. Kongen beordrede Otto Krumpen og Henning Gregersen til at sejle til Gotland sammen med Søren Norby ombord på 4 store skibe. Natten mellem den 6. og 7. september 1525, da hovedsmændene var i land samlede skipper Clement nogle andre skippere og styrmænd på det bedste af skibene PETER VAN HULL og efter at have ført en mængde bøsser, krudt og fetalje herover, stak han af fra København med dette skib og en jagt, DEN SORTE JAGT, for med sine 2 skibe at slutte sig til kong Christians skibe i Vesterhavet.⁶

Kong Frederik lod udruste nogle nye skibe, og sidst i oktober nåede ekspeditionen med Søren Norby omsider til Gotland. Frederik I fik nu overdraget øen formelt og Norby blev i stedet for lensmand på Sølvisborg i Blekinge, medens lybeckerne drog hjem.

Helt uddramatisk var denne afsked dog ikke, thi ifølge Norbys egen beretning skulle han, efter at de danske rigsråder havde forladt Gotland, være blevet holdt tilbage af lybeckerne. Det var da meningen, at han skulle føres til Lübeck og der stå til regnskab for sine kaperier, men Norby undslap på et lille skib til sit nye len. Med dette len blev han nabo til den svenske konge, der vel nok har følt sig lidt snydt, og det varede da heller ikke længe før der opstod uenigheder mellem de to. Et af Søren Norbys skibe strandede i Kalmarsund, og da svenskerne bjærgede det og i lasten fandt sølv og våben, som Norby tidligere havde erobret fra svenskerne, mente de, at det nu tilhørte dem. Da der derfor nogen tid senere strandede et svensk skib på Blekinges kyst beholdt Søren Norby skibet og så begyndte stridighederne. Norby søgte nu både at samle en styrke af krigsfolk og desuden at samle de skibe i Blekinge, der var brugelige til orlog. I juli og august var han til søs for at plyndre langs de svenske kyster samtidig med at han kaprede hollandske og hanseatiske skibe. »I søndags tog hr. Sørens folk en bark fra Dordrecht på 30 og de havde desuden 7 eller 8 jagter.« Den svenske og den danske konge måtte naturligvis gribe ind og man rustede sig både til lands og til søs. Den 24. august, St. Bartholomæus dag, angreb de kongelige danske skibe da Norbys flåde. Det danske

6. Hanserecesse III, 9 nr. 29 d. 10-17/3 1525, nr. 37 d. 16/3 1525, nr. 61 d. 21/4, side 65-68 og nr. 171 d. 23/8 1525, Dipl. Norw. VII side 646 d. 20/10 og XIV nr. 484 d. 16/1 1525.

7. Kong Gustafs registratur III side 403-404 og 413, Karl Theisen: Søren Norby i Historisk Archiv 1878, bd. 1 side 457-462, Hanserecesse III, 9 nr. 320 d. 31/8 1526 og 328 d. 17/9 1526. 8. Allen: Aktstykker nr. 41 side 67 d. 20/4 1523.

9. Henry VIII bd. 3 nr. 3016 d. 10/5 1523, nr. 2971 d. 22/4 1523.

skib LEON grundstødte ved kampens begyndelse, men desuden flygtede hovedsmanden på Norbys admiralskib med sit skib og nogle mindre fartøjer. Norby kunne ikke klare sig mod overmagten, men undslap dog med et større og 2 mindre skibe. Danskerne erobrede 3 store skibe og 4 af hans jagter samt ialt ca. 400 fanger. Søren Norby opgav nu kampen i Østersøen og søgte til Rusland. Det sidste vi hører til Norbys skibe er fra hans brev til Christian 2. den 20. juni 1528. Han klager da over at russerne har fratrasket ham de 9 skibe og jagter og 10.000 ungarske gylden ligesom de har dræbt hans tjenere og tvunget andre til at antage deres religion.⁷

Hermed var Søren Norbys skibe ude af sagaen og vi kan se på, hvad der skete med de skibe, som Christian 2. tog med sig til Holland. Som tidligere nævnt drejer det sig om 16-18 skibe af hvilke vi kender navnene på de 11. Formålet med afrejsen med skibene var sikkert at skaffe hjælp fra sine allierede, men det viste sig ikke så let. Den 20. april tilkendegav den skotske kansler overfor kong Christian, at Skotland ikke på grund af egen krigsfare kunne yde kongen den ønskede hjælp, men han tilbød ham i nødsfald tilflugt i Skotland. Det var imidlertid ikke noget sådant kongen søgte, men hans svoger, kejser Karl 5, var optaget af sine kampe mod Frankrigs konge Frans 1, og her var det vanskeligt at få hjælp, blandt andet også fordi statholderinden Margrethe i Nederlandene modarbejdede ham.⁸

England, der jo kunne forvente, at kong Christian med sin flåde ville støtte Skotland, blev beroliget af Adolf de Bourgogne, der den 10. maj skrev til Wolsey, at skønt han havde set skibene ankomme, og havde set, at de bl. a. var velforsynede med artilleri, så var der nu ikke så mange armerede. Han skriver således at »16 eller 17 skibe siges at være armerede, men ved min afrejse fra la Veere var der blot 11 eller 12 armerede blandt hvilke var 2 barker hver på 40 eller 50 tons. Et af disse ankom torsdag. Deres styrke kan være på 400 eller 500 mand med søfolk næste alle. Tror ikke, at der er flere end 20 eller 30 landsknægte.« Desuden sagde de lybske købmænd i London, at »englænderne bør ikke frygte kong Christians flåde. Han har ingen sømænd og knap 600 soldater. Hans søfolk er taget fra fiskerbåde og har ikke bedre mulighed for at klare et stort skib end mænd, der aldrig har set søen.«⁹

Det var dog langt fra kongens mening at være fjendtlig overfor

England. Tværtimod måtte han her prøve at søge den hjælp, som det var ham vanskeligt at få andre steder. I juni 1523 rejste han til London sammen med sin dronning, og her fik han undertegnet en bekræftelse på en venskabstraktat, der var lavet mellem kong Hans og Henry VII. Wolsey meddeler, at kongeparret var blevet indkvarteret i Greenwich og den 3. juli, da han skriver dette brev, er de i Bath Palace på den engelske konges omkostninger. Han meddeler videre, at han har haft en samtale med den danske konge og sagt til denne, at han var overrasket over, at han havde forladt sine lande og overladt dem til fjenderne, og han rådede ham til at tage tilbage.¹⁰

Der var nok ikke noget kong Christian hellere ville, men han manglede midlerne til det. Hans breve til regentinde Margrethe var nødråb, der ikke blev hørt. Således skriver han bl. a. til hende: « Det er ofte sagt, at forhaling er skadelig og samme forhaling giver et helt riges fortabelse og desuden fjenders og uvenners styrkelse », og videre skriver han: »men desværre, Vi råber det i døve ører.« Trods alt gjorde kongen imidlertid fremskridt med hensyn til at sende en undsætning til det belejrede København, men rygterne herom var dog noget overdrevne. Således fik Wolsey allerede i juni at vide, at »GREAT MARY« (dvs. kong Christians store skib MARIA) var klar til at afsejle og et stort antal skibe med fornødenheder. »De siger, at der er flere end 36 sejl, men de vil ikke sejle før de har fået penge.« Og med denne udtalelse er vi nok ved et af de vanskeligste spørgsmål for Christian 2. Selvom han havde taget en hel del klenodier med sig, så skulle der jo mange penge til at betale både søfolk og landsknægte. En af de metoder, han måtte benytte sig af for at skaffe sig penge, var kaperi, og vi ser derfor også, at kongens hofmester Lambert Andersen udlejer skibet DANSKEHOLKEN til Georg Didrichsen mod at få del i byttet.¹¹

Desværre har vi blot kvitteringer vedr. aflønning af bådsfolk til et enkelt af kongens skibe, nemlig HAMBORGERBARKEN med skipper Laurits Brun, så det er vanskeligt at vide noget om de øvrige skibes aktiviteter eller om de har ligget helt stille og ubemandede. Den 20. september kunne endelig 4 skibe afsejle under admiral Tile Gisellers kommando. Lambert Andersen meddelte den 10. oktober kong Christian, at hans skibe var stået til søs for 14 dage siden. »det er de 4 kreveller og 1 jagt med mere end 3 måneders fetalje og med krudt og fe-

10. Henry VIII bd. 3 nr. 3142 d. 30/6 1523, 3101 d. 30/6 1523, 3153 d. 3/7 1523.

11. Allen: Aktstykker nr. 44 side 74 juni 1523, Henry VIII bd. 3 nr. 3094 d. 12/6 1523, Ekdahl side 466-67 og Dipl. Norw. XIII nr. 198 d. 10/9 og nr. 200 d. 21/9 1523.

12. Ekdahl side 412 d. 19/6, 29/6, 6/8 og side 454 d. 12/9 1523, side 544 og 549 d. 10/10 1523, Dipl. Norw. X nr. 331 d. 29/6 1523, XV nr. 193 okt. 1523, XII nr. 313 d. 28/10 1523.

13. Danzig III side 15 d. 14/5 1523, Hanserecesse III, 8 nr. 600 d. 24/10, 443 d. 10/6, 426 d. 28/5, 420 og 468 d. 25/6, 476 d. 1/7, 482 d. 10/7 og nr. 538, M. Venge: Når vinden føjer sig, side 58-59.



Dronning Elisabeth på en billedsten, der har stået i Københavns slot fra omkring 1522. (Nationalmuseet).

talje til undsætning af København og Malmø». Det var skibene *LYSERT*, *PETER VAN HULL*, *HAMBORGERBARKEN* og *LEON*, der åbenbart alle må være kraveller. De løb først op under Norge, og Henrik Krummedige der skulle have været til herredag i Danmark, måtte meddele rigsrådet, at han ikke fandt det tilrådeligt for ham at sejle til København i øjeblikket, da kong Christians folk var »under landet med 5 skibe og jagter«. I begyndelsen af november nåede den kongelige undsætningsflåde endelig Sundet.¹²

I Danmark var der i mellemtiden sket det, at Lübeck allerede i vinteren 1523 lovede støtte til rigsrådet og hertug Frederik. Efter at Christian 2. var afsejlet i april sendte de i maj 8 orlogsskibe og et antal mindre skibe fra Travemünde til Nyborg for at sikre hertug Frederiks overfart til Sjælland. Efter at hans tropper var kommet over lagde de hanseatiske skibe sig for København for at blokere fra søsiden, således at København kunne blive helt indesluttet. Fra Lübeck var der de nævnte 8 orlogsskibe og Rostock og Stralsund sendte hver 2 skibe, mens der fra Danzig kom 4 holke, 1 bark og 1 barse foruden en båd med krigsfolk og skyts. Københavnerne fik imidlertid stadig deres proviant fra øen Amager, og de belejrende søgte tilsyneladende ikke at bemægtige sig øen, men nøjedes med at plyndre ved raider ind mod den. Den hanseatiske flåde, som talte 23 store og små fartøjer, havde kastet anker i Refshaleddybet, hvorfra de opretholdt forbindelsen med de belejrende fra landsiden Nord om København, og mod Køge Bugt i Kalvebod lå 4 jagter. Disse sidste afsejlede dog til Lübeck og Stralsund omkring St. Hans. Den 10. juli var der krigsråd hos den lybske admiral, der meddelte, at man kunne forvente hollandsk hjælp til kong Christian med omkring 150 skibe. De truende rygter blev dog aldrig til virkelighed, men man ville alligevel sikre sig ved at foretage en grundig blokering af København. Planen var at forsænke Refshalegattet med nogle udrangerede skibe, og da København var velforsynet med tropper var man indstillet på, at det kunne blive en langvarig krig.¹³

Admiralen sendte derfor bud til hansebyerne efter materiel til forsækning af sejlløbet. Danzig afviste imidlertid opfordringen til at hjælpe med forsækningen af havnen, og iøvrigt klagede Danzigs flådeførere over, at kong Frederik ikke med større alvor gik i gang med erobringen af byen. Til gengæld havde københavnerne øjensyn-

ligt heldet med sig, for i løbet af de første måneder havde de taget omtrent 60 hanseatiske skuder med proviant, der ellers var beregnet til belejringshæren, hvad der sikkert var velkomment i den belejrede by. Forsøget med at forsænke indløbet var dog ikke så nemt at gennemføre og da Københavnerne gjorde udfald i deres både bemægtigede de sig 4 lybske skibe, som ellers skulle have været sænket, »og det er vel muligt, at de vil sænke de samme 4 skibe i sejlrenden ind til Lübeck«, står der i beretningen. Ligeledes fortælles det, at københavnerne »har bragt en del store stykker op i deres kirketårne, hvormed de gør stor skade både på søen og i lejren, således sønderskød de med eet skud 11 tønder øl.« Det er den slags gode historier, som kan være med til at holde modet oppe hos de indesluttede københavnere. Imidlertid blev Danzigs skibe kaldt tilbage på grund af den truende fare fra Polen, og den 11. oktober afsejlede de fra København. Kort tid forinden, den 30. september, erklærede den lybske admiral endelig, at forsænkningen var lykkedes, men alligevel blev hanseaterne nervøse, da kong Christians undsætningsflåde nærmede sig. Ifølge Arild Huitfeldt ville de lybske kaptajner ikke slås med kongens skibe, fordi hvis »de mistede deres skibe, som for det meste tilhørte købmænd, da blev de ruinerede folk.« I hvert tilfælde var den lybske flåde netop afsejlet i begyndelsen af november, da Tile Giseler kom med skibene fra Christian 2., og forsænkningen af indløbet skulle stå sin prøve alene. Hos Huitfeldt står der om forsænkningen, at den ikke hjalp, »thi samme 2 skibe, som blev sænket og siden fik overdelen afbrændt, så de skulle skuffe skibsfolkene, kom til at sidde tvært imod hinanden, så de gjorde indgangen og havnen bedre.« Tile Giseler nåede derfor nemt ind til byen med sine 4 orlogsskibe og 4 andre hanseatiske skibe, som han havde erobret undervejs.¹⁴

De mange rygter, der havde verseret i løbet af sommeren og efteråret om kong Christians samling af tropper og skibe havde trods alt visse realiteter bag sig, men det hele var blevet til intet på grund af kongens pengemangel. Det fik således også til følge, at undsætningsflåden ikke alene kun bestod af 4 orlogsskibe, men også at der ingen soldater fulgte med. Alt hvad de ihærdige forsvarere af byen fik var da blot nogle bådsfolk og noget proviant, som man dog ikke havde det største behov for. Det kan derfor ikke undre, at Henrich Gøye, der som statholder i København så dygtigt havde forsvaret byen,

åbenbart var utilfreds med den hjælp, der var kommet fra Christian 2., og han har herefter opgivet troen på, at kongen ville kunne skaffe de fornødne hjælpemidler til at tilbageerobre sit mistede kongerige. I hvert tilfælde går han i november i forhandlinger med kong Frederik, mens han selv endnu har en vis magt og styrke, og den 23. december afsluttes en kontrakt mellem Gøye og rigsrådet hvorefter han kapitulerer, men samtidig sikrer sig mod repræssalier. For hans egen person står der tilmed, at han for »den skade og gæld, han er kommet i for kong Christians skyld må beholde de 4 skibe som er LEON, PETER VAN HULL, LESSART og HAMBORGERBARKEN med al det skyts, der er derpå og med al sit lad, takkel, tov, anker og alt andet tilbehør« og de har frit lejde ud af Københavns havn i de følgende 2 år. Den 6. januar 1524 var overgivelsen af København en kendsgerning. Tilmed blev Tile Giseler nu borger i København og blev antaget i kong Frederiks tjeneste. Hans løn ville blive 400 mark danske om året. Kong Frederik stadfæstede ansættelsen den 24. juni 1524, men her er lønnen fastsat til 80 mark årligt plus 2 klædninger om året »samt klæder og penge til 2 svende, som sædvane er.«¹⁵

Christian 2. havde i for høj grad troet på, at familieskabet med kejseren kunne skaffe ham penge og magt. Nu måtte han nøjes med mindre betydende fyrsters støtte og de havde heller ikke pengene til at hjælpe ham. Højmesteren af Preussen og hertugen af Brandenburg ville meget gerne hjælpe og søgte at opmuntre kongen, men resultatet blev ikke andet end at kong Christian kom i gæld til dem. Den 3. november skrev han til sin dronning, at han var villig til at give sin svoger i Brandenburg og stormesteren efter deres ønske part i sine skibe, som lå i Nederlandene, men samtidig skrev han til sin kansler Klaus Petersen om at han skulle sælge skibene på skrømt for at fyrsten af Brandenburg »ikke skulle fordre dem for sit tilgodehavende.«¹⁶

Kansler Klaus Petersen måtte desværre meddele kongen, at det eneste, der var værd at sælge og som kunne give nogen rigtig indtægt var hans store skib MARIA, og han havde fået et tilbud fra hertugen af Palermo. Kansleren henvendte sig imidlertid også til England for at høre om den engelske konge var interesseret i at købe GREAT MARY. Kardinal Wolsey var positiv herfor og bad om, at man ikke prøvede at sælge skibet til andre før en mand fra England havde inspiceret det. Den 20. januar rykkede Klaus Petersen for svar, men inspektionen

14. Hanserecesse III, 8 nr. 497 og 498 d. 22/7, 526 d. 6/8, 532 d. 13/8, 463, 550 d. 1/9 og nr. 580 d. 30/9 1523, RA Tyske Kancelli I A, A93 a, 1523, 21-10, Ekdahl side 428 f., M. Venge side 65, Dipl. Norw. XIV nr. 373 d. 20/11 og XV nr. 193 okt. 1523, Huitfeldt side 1257.

15. Frederik I registrant side 28 d. 23/12 1523, side 39 d. 16/1 1524, side 44 d. 24/6 1524.

16. Erich Joachim 3. del nr. 101 maj 1523, nr. 117 d. 2/8, 121 d. 26/6, 127 d. 26/9 1523 og nr. 169 april 1524, Dipl. Norw. X nr. 371 d. 3/11, 375 d. 10/11 1523, Allen Aktstykker nr. 62 d. 10/11 1523.

faldt åbenbart ikke heldigt ud for William Garson, der havde set på skibet erklærede, at »det var gammelt og værdiløst«. Da kansleren fik dette at vide måtte han meddele kong Christian i begyndelsen af marts, at der var ringe udsigter til at få solgt MARIA, og det man eventuelt kan få for skibet ville ikke indbringe mere end hvad kongen skylder i Veere. Mester Hans, der havde været kongens skibbygger, havde ellers vurderet det til 50.000 gylden.¹⁷

MARIA var ved at blive et problem. Kong Christian foreslog, at Klaus Petersen skulle rejse til England og forhandle om et lån mod pant i Island og Færøerne og så kunne han jo samtidig forære den engelske konge skibet MARIA. Klaus Petersen måtte dog svare, at han nu havde fået et tilbud fra herren af Veere, der ville give 4–5000 gylden for skibet, og »Eders Nåde må vide, at der skyldes meget i Veere, da mester Lambert er blevet meget skyldig på kongens vegne.« Den engelske konge ønskede imidlertid ikke at modtage den besværlige gave og bedre gik det heller ikke, da kongen ville forære det til kejseren. I begyndelsen af året 1525 døde kongens trofaste kansler Klaus Petersen og Malmøs tidligere borgmester, Hans Mikkelsen, trådte nu til for at ordne salget af MARIA. Den 2. november 1525 kunne han meddele, at skibet var solgt til en købmand Auguste Centurion for »4500 gylden kurant foruden hvad de har lovet Henrik og mig, nemlig 200 gylden.« Det var et stolt skibs saga, der var ude, og en af Christians tilhængere den tidligere høvedsmand i Bergen skriver da også den 21. december 1525 til kongen bl. a. »Jeg håber ikke, at det er rigtigt som det siges, at Eders Nåde har solgt MARIA, for det er bedre mod fjenden end 10 andre skibe og desuden frygter de MARIA mere end de 10 Eders Nåde kan skaffe«. ¹⁸

Kongen havde som nævnt allerede i 1523 været nødt til at realisere nogle af skibene for at skaffe penge, men desværre kender vi kun skæbnen for nogle få af dem. Således solgte mester Lambert Andersen i 1523 DANZIGERHOLKEN til brødrene Jakob og Didrik Duyst. I 1525 får vi også at vide, at Christian 2. til Amsterdam byråd meddeler, at skibet SVANEN for flere år siden blev Gerbrand Henriksens, da han drev sørøveri i danske farvande. Det blev siden solgt til Claus Kniphoff, der atter nu har solgt det til et par borgere i Amsterdam fra hvem Gerbrand nu vil have det tilbage. Det vil kongen ikke tillade og om nødvendigt forhindre det ved retten. Andre skibe blev imidlertid

17. Dipl. Norw. X nr. 382 d. 12/12 1523, nr. 406 d. 8/3 1524 og nr. 411 d. 3/4 1524, Allen Aktstykker nr. 69 d. 12/12 1523, Henry VIII bd. 4 nr. 7 d. 5/1 1524, nr. 8 d. 5/1, nr. 42 d. 20/1 og nr. 141 d. 2/3 1524.

18. Dipl. Norw. X, 412 d. 4/4 1524, 416 d. 27/4 1524, 462 d. 12/5 1525, 481 d. 14/11 1525 og d. 21/12 1525, XV nr. 257 d. 28/10 1524, IX nr. 557 d. 5/11 1525, XV nr. 289 d. 15/11, 290 d. 15/11 og XVI nr. 457 d. 18/11 1525, Ekdahl side 985 d. 2/11 1525.

så langt pengene rakte udrustet til orlog eller man kan vel kalde det kaperi. Den 16. februar 1525 gav kong Christian og dronning Elisabeth deres fuldmagt til at »kaptajn Claus Kniphoff med sine skibe og folk kunne skade deres frafaldne undersåtter og fjender.« Den 21. februar meddelte Lambert Andersen, at kongens skib GALIONEN lå rede, hvorefter Kniphoff med dette og DEN FLYVENDE GEJST drog afsted. Tirsdagen efter midfaste søndag, den 28. marts, løb de to store skibe ind ved Bergen i Norge, og førend nogen vidste af, hvad der foregik, havde Kniphoff og hans folk taget biskoppen og abbed Michael af Lyse samt nogle præster til fange. Omtrent samtidig gav kong James V af Skotland tilladelse til, at kong Christians skibe måtte tage ophold i de skotske havne, og Kniphoff sejlede da dertil med de priser, han tog undervejs, nemlig ikke færre end 5 hanseatiske skibe. Både den skotske diplomat og læge Alexander Kinghorn og Robert Bartun arbejdede ihærdigt på at skaffe kongen skibe og hjælp iøvrigt. Den 31. maj kunne Kniphoff derfor atter forlade Skotland nu tilsyneladende suppleret med et nyanskaffet skib LEON.²⁰

Kniphoff var flere gange i Skotland for at afsætte sit bytte, men efter at kong Frederik fra Danmark havde sendt sin gesandt Mogens Bille til Edinburg opstod der i juli tumulter. Claus Kniphoff og dr. Alexander Kinghorn havde nær mistet livet og en af Lambert Andersens forrige tjenere Cornelius blev dræbt. Det lykkedes dog heldigvis for Kniphoff at genoprette det gode forhold til købmændene og han fik købt 2 kraveller, så det var efterhånden en ganske stor styrke han fik samlet sig.²¹

Den 28. august fornyede kong Christian og dronningen deres bemyndigelser til Claus Kniphoff, Jørgen Stegentin og Jørgen Hansen. Stegentin som hovedsmand for landsknægtene og Jørgen Hansen som kongens tillidsmand. De udnævntes til kaptajner for at »bekrige deres fjender og frafaldne undersåtter samt fik desuden fuldmagt til i alle forekommende tilfælde at handle med samme myndighed som de kongelige personer selv.« Desuden fik de en instruktion om, hvorledes de skulle forholde sig vedr. byttets deling »til kaptajn, skipper, hovedbådsmand og de andre båds mænd samt det menige folk.«²²

Det var iøvrigt et ganske afgørende år for Christian 2., idet Søren Norby jo netop i april 1525 havde startet oprøret i Skåne og haft et ganske godt held med sig i begyndelsen. Først feltherren Johan Rant-

19. Dipl. Norw. XIII nr. 244 d. 8/4 1524, 302 d. 9/8 1524, XVIII nr. 290 d. 13/6 1524, XI nr. 502 i 1528, 512 d. 20/1 1529.
20. Hanserecesse III, 9 nr. 21 d. 16/2 1525, nr. 68 d. 26/4, nr. 97 d. 7/6, nr. 107 d. 30/6 1525, Dipl. Norw. XIII nr. 362 d. 7/3 1525 og XIV nr. 486 d. 21/2 1525, XII nr. 364 d. 2/6 1525, X nr. 456 d. 28/3 1525, IX nr. 547 d. 1/7 1525, Regesta nr. 7533 d. 14/6 1525, Aktstykker nr. 174 d. 31/5 og nr. 175 d. 2/6 1525.
21. Hanserecesse III, 9 nr. 160 d. 28/7 1525, Allen Aktstykker nr. 179 d. 30/7 1525, Dipl. Norw. X nr. 467 d. 30/7 og 1/8 1525.
22. Hanserecesse III, 9 nr. 177 d. 1/9 1525, Allen Aktstykker nr. 180 d. 28/8 1525, Dipl. Norw. IX nr. 548 d. 28/8 og nr. 510 d. 1/9 1525.



Kort over Nederlandenes kyst og
Nord-Tysklands kyst ved Nordsoen.

zaus tilsynkomst med professionelle krigere havde bragt en ende på foretagendet, der fik Søren Norby i fangenskab. Alligevel var den kække ikke stækket, for som det tidligere er omtalt stak skipper Clement brat af natten mellem 7. og 8. september med to af flådens gode skibe, PETER VAN HULL og DEN SORTE JAGT. Han sejlede mod Vestersøen for at forene sig med Claus Kniphoff og erobrede på vejen »ved Marstrand en skøn holk«.

Inden skipper Clement fik kontakt med Claus Kniphoff tog sagerne imidlertid en alvorlig vending. I september havde han forladt Skotland med 5 kraveller ifølge et brev fra biskop Vincent Lunge. Han sejlede til den lille havn Gretziel på Nordvestsiden af Ostfrisland, hvor han skulle tage krigere ombord til et togt mod Norge. Hans Mikkelsen skriver til kong Christian om, hvad der skete den 7. oktober. Hamborgerne havde udrustet 5 orlogsskibe for at opsøge Kniphoff og at få gjort en ende på hans kaperier, og de havde nu sporet ham til den lille havn. Kniphoff havde her 8 skibe hos sig, 2 holke, 2 kraveller og 4 bojerter, og han var for så vidt klar til at afsejle,

23. Dipl. Norw. VII side 646-647 d. 20/10 1525, IX nr. 551 d. 22/9, nr. 552 d. 20/10 1525, Hanserecesse III, 9 nr. 160 d. 28/7, nr. 219 d. 1/11 1525.
24. Larsson side 34, Dipl. Norw. IX nr. 558 d. 15/11 1525, X nr. 486 d. 31/12 1525.

men han manglede penge til sold til soldaterne og bådsfolkene og de næsten 800 mand nægtede derfor at hjælpe ham, da hamborgerne viste sig. Kun 80 knægte fik han overtalt, da de hver fik ½ gylden på hånden, og med dem bemandede han så de 3 skibe GALIONEN, FLYVENDE GEJST og BARTUNEN. Hans Mikkelsen skriver, at han forstår på det bud, der har bragt ham beretningen, at slaget skete fra kl. 8 til 12 og kampen mod overmagten var særdeles hård. GALIONEN blev så læk, at de ikke kunne holde den flydende med pumpen, »så hun blev der i havnen« (dvs. sank), og DEN FLYVENDE GEJST kom på grund, således at hamborgerne kun fik BARTUNEN med dem. Fra de 3 skibe var der kun 30 mand levende og Claus Kniphoff og »4 ædle mænd« blev fanget »og alle andre døde.« Da kampen var overstået sendte greven af Ostfrisland bud for at høre om slagets gang, og han forviste straks alle knægtene fra sit land. Ingen hamborger kom i land og greven ville efter Hans Mikkelsens oplysning søge at få fangerne frigivet, da det skete i hans land.²³

Greven fik dog ikke noget ud af sin henvendelse. Claus Kniphoff stillede for retten i Hamburg, og for dem var det et spørgsmål, om Christian 2. var en krigsførende magt eller om Kniphoff var en sørøver. Ærkehertuginde Margareta, der som bekendt ikke var kong Christian videre venlig stemt, klarede sagen med et brev, og Kniphoff dømtes som sørøver, torteredes og halshuggedes. Kong Christian havde nu blot de skibe, der lå under Norge med skipper Clement at stole på, men fra den front kunne Jørgen Hansen da heldigvis den 21. december til kongen fortælle, at skipper Clement med PETER VAN HULL havde taget en stor krael med 3 mers fra Hamburg samt 2 eller 3 andre Bergensfarere, og på årets sidste dag sendte kong Christian da også en stor tak til skipper Clement, fordi han havde skaffet kongen nogle af hans skibe igen.²⁴

Kapitel XI · Frederik 1.

Christian 2.s onkel, Frederik 1., var ganske vist blevet tilkaldt af rigsrådet til at erstatte sin nevø som konge af Danmark, men han måtte selv tilkæmpe sig magten. Trods alt havde kong Christian endnu mange og betydende tilhængere, men kongens flugt fra landet og hertug Frederiks militærmagt gjorde til sidst udslaget for mange af disse mænd.

Christian havde lovlig hurtigt forladt sit land og sin hovedstad, idet der gik næsten 2 måneder før Frederiks tropper nåede byen og før de hanseatiske skibe ankrede op foran København. I disse måneder prøvede statholderen Henrich Gøye at holde modet oppe hos borgerne i håbet om, at kong Christian ville komme med sine styrker. De 4 orlogsskibe, der kom i efteråret slog langt fra til, og kapitulationsforhandlingerne blev indledt med det kendte resultat. Selvom Frederik I således forholdsvis hurtigt fik erobret hele landet, så havde han imidlertid sine kvaler med rigsrådet, der jo netop havde opsagt sin troskab til Christian fordi de følte deres magt hæmmet. Men trods alt stod Frederik vel stærkere i dette tovtrækkeri, fordi nevøens trussel om en generobring af landet jo stadig lurede.

Det var ikke nogen stor orlogsflåde kong Frederik kunne starte sin regering med. Da Christian 2 og Søren Norby havde taget sig af størsteparten var der vel blot de skibe tilbage, som i april 1523 var andetsteds beskæftiget med vagttjeneste eller andet. Af de 24 skibe, som vi kender navnene på, var kong Christian afsejlet med de 11 skibe og Søren Norby havde andre 12 skibe hos sig, og det vil sige, at der blot var et enkelt af de skibe, vi kender navn på, tilbage hos Frederik I. Det var *KRONEN*, der i august 1523 blev sendt til Norge, hvor det lå i Oslo den 23. august for at blive repareret.

Kong Frederik var afhængig af det rigsråd, der havde udpeget ham til konge, og han måtte derfor til stadighed spørge det samme rigsråd til råds, men derved er vi så heldigt stillede, at vi fra de forskellige

Kort over Området omkring Oslo Fjord.



herredage kan få et lille indblik i tidens politik. Det var urolige tider ikke alene i Danmark, men også ude i Europa, hvor religionsstridigheder og sociale spændinger skabte oprør og krige. Det var derfor ikke uden grund, når Frederik I i herredagen 1525 erklærede, at det var nødvendigt for Danmark nu at have en stadig stående hær og en altid sejlklar orlogsflåde. Hvor mange orlogsskibe han har haft på dette tidspunkt er det imidlertid vanskeligt at sige noget nærmere om. Kongens spørgsmål var naturligt, og rigsrådets svar til kongen var, »at efter gammel sædvane holder hver biskop et godt orlogsskib med bøsser og værge og desuden København og Malmø hver et og ligeledes de rigeste af ridderskabet hver en jagt. Vi vil gerne rette os efter det så snart som muligt, men det kan ikke ske så snart på grund af den tyng og afgift vi har haft i nogle år. København, Malmø og andre købstæder, som ligger ved søsiden skal tilskrives dem herefter at holde skib med bøsser og værge.« Dette svar kunne jo tyde på, at adelen ikke var så glade for, at kongen selv ejede skibe, men ville henhol-

1. Dipl. Norw. X nr. 346 d.
23/8, IX nr. 526 d. 16/2 1524.

de sig til, at adel og købstæder kunne stille de skibe, som riget havde brug for.²

I september 1525 formindskedes flåden atter ved at skipper Clement stak af med to af skibene, PETER VAN HULL og DEN SORTE JAGT, for at forene sig med Claus Kniphoff. LØVEN og HAMBORGER BARK blev siden afsendt til Norge, da man erfarede, at Claus Kniphoff og skipper Clement med PETER VAN HULL lå ved Skiersund i Norge. Der står iøvrigt hos Huitfeldt, at »Mourits Ibsøn affærdigede skibene som en admiral.« De to kaperkaptajner, der var i Christian 2.s tjeneste, lå i stadig fart mellem Norge og Skotland, hvor de afsatte deres erobrede varer. I april 1526 var skipper Clement ved havnen Alloway i Skotland med sine to skibe samt nogle skibe han havde taget ved den norske kyst. Her ved Skotland var de to skibe imidlertid så uheldige, at de løb på et skær, og efter beretningen stod de ikke til at redde. Hans Mikkelsen, den tidligere borgmester i Malmø, der var Christian 2.s trofaste støtte i udlændigheden, tog sig af mandskabet fra PETER VAN HULL i nogle måneder i håb om at få dem til søs igen. Skipper Clement var imidlertid heller ikke slået ud, idet han og to andre skippere Find Rempe og Joachim i juli meddeler kong Christian, at de på egen bekostning selv vil foretage et togt til Norge. »Vi agter at rejse almuen og blive i klipperne hos bønderne.« Hvorledes det gik, ved vi ikke, men noget overraskende hører vi, at kong Frederik i juli 1527 havde et sendebud i Skotland for at forhandle om udlevering af PETER VAN HULL, så skibet må åbenbart være reddet, og det må muligvis nok være rigtigt når Tyge Krabbe fra Åhus beretter den 31. august, »at der er lige kommet efterretning om, at skipper Clement om bord på PETER VAN HULL med 2 barker og 3 jagter ligger i Bæltet og vil forene sig med Søren Norby.« Man skal åbenbart tage beretninger om forlis med en vis skepsis og ikke altid tro, at det er totalforlis, da nogle af skibene tilsyneladende kan reddes og repareres. Ellers hører vi blot, at biskop Vincent Lunge i Norge året efter den 21. august 1527 advarer mod skipper Clement og skipper Gregers, »som skal ligge i søen med 3 store skibe.« Herefter har skipper Clement sikkert i de nærmest følgende år holdt sig i ro hos kong Christian i Holland, og vi hører først om ham igen efter at Christian er blevet taget til fange i 1532.³

Kong Frederik må imidlertid have skaffet sig nogle skibe, idet han

2. Ny Danske Magasin side 96, 1525.

3. Hanserecesse III, 9 nr. 273 d. 12/4, nr. 320 d. 31/8 1526., Dipl. Norw. VII nr. 623 d. 15/4 1526, IX nr. 564 d. 22/6 1526 og VIII nr. 563 d. 21/8 1527, Allen nr. 208 d. 5/7 1526, Huitfeldt side 1285, Regesta II, 1 nr. 12098 d. 25/7 1527.

4. Hanserecesse III, 9 nr. 351, Dipl. Norw. VIII nr. 558 d. 9/2 1527, VII nr. 638 og Ekdahl side 1102 d. 9/2 1527, Huitfeldt side 1301

5. Dipl. Norw. VIII nr. 586 d. 24/2 1529, nr. 634 d. 3/7 1530, Chr. 2 og Fr. I nr. 595 d. 20/5 1530.

den 31. december 1526 meddeler til Lübeck, at han »med det første åbne vand vil sende nogle jagter i Østersøen og Vestersøen, og hvis nødvendigt sine andre skibe, som ligger sejlklare.« Biskop Vincent Lunge i Bergen kunne den 9. februar meddele sin ærkebiskop i Trondheim om et par søtræfninger med kong Christians kapere i Hestnæs- og Ekersund og »de fanger som skipper Karsten Thode fik, sagde at kong Christian havde udrustet med dem en skøn kravel med 2 mers, som dog sank med top og takkel ved Jyllands kyst.« Vel sagtens i den forbindelse sendte kong Frederik fire skibe til Oslo. Det var Mogens Lauritsen Løvenbalk på LEON, Mogens Henriksen Gyldenstjerne på LYSERT, Esge Bille på en holk og Tile Giseler på en mersjagt. Desværre får vi ikke navnene på de to sidste skibe. Christian 2.s trussel om invasion var stadig levende og også ofte reel. Derfor ser vi, at man atter på herredagen i 1527 i Odense beskæftigede sig med flåden, og det blev her angivet, at »hver biskop blev taxeret for et skib at udgøre med al tilbehør og købstæderne overalt i riget blev i lige måde taxerede for skibe. Somme skulle udrede et godt skib, så var der og 2 eller 3 købstæder om et skib, da man måtte afværge kong Christians indfald og rigets skade og fordærv.«⁴

I 1529 sendtes Esge Bille til Bergen som lensmand med HAMBORGERBARKEN, og han fik besked om, at lade den gå tilbage med tømmer, så vi ser at kongens skibe også kunne anvendes til varetransporter, når lejlighed bød sig. Muligvis er tømmeret til kongens skibbygning, for året efter i 1530 får vi at vide, at Frederik I har ladet bygget et stort skib, og at Tile Giseler er sat som høvedsmand på det. Samme år er en kravel på 100 læster og 2 jagter samt fire andre af kongens skibe stået til søs med 400 knægte foruden bådsmand. Formålet med ekspeditionen har vel været at bekæmpe sørøvere, men det er også muligt, at kongen har villet forberede sig på alle eventualiteter ved at opbringe skibe, som han kunne bruge i flåden. I hvert tilfælde ser vi, at Jørgen Hansen i et brev til Christian 2. giver meddelelse om, at »nu har de anholdt et stort nyt skib, en kravel fra Danzig på omtrent 400 læster, men alle de andre skibe fra Danzig lod de løbe.«⁵

I løbet af året 1529 ændredes imidlertid de storpolitiske forhold i Europa, idet der i august blev sluttet fred i Cambray mellem den tyske kejser Karl V og den franske konge Frans I. Derved fik kejseren frie hænder til at hjælpe Christian 2, og da også Margaretha af Nederlan-

dene døde i november 1530 og efterfulgtes af en mere venlig Maria af Ungarn, der var dronning Elisabeths søster, var mulighederne for handling atter til stede. Pludselig viser Christian 2. sig atter handlekraftig. Han får afsluttet en aftale med kejseren, hvorved der viste sig en mulighed for at få den lovede medgift på 24.000 gylden. Han skaffede sig hurtigt lejetropper og også skibe. Rygterne begyndte allerede at svirre omkring nytår 1530-1531. Lübeck kunne således allerede den 1. januar 1531 berette, at skipper Clement og flere andre udrustede skibe i Frisland for at rette et angreb mod Bergen, og den 8. februar kunne Lübeck atter berette, at Christian 2. »siges at have udrustet flere skibe i Emden og at få hjælp fra både kejseren og Frankrig m.fl.« De 12 af skibene lånte han i Nederlandene og lovede dem, at så snart de havde landsat ham og hans krigere måtte de drage bort uden at skades af kejseren eller hans undersåtter og desuden ville »deres førere få ret til så længe de lever at passere toldfrit gennem Øresund.« Den 26. oktober 1531 lettede kong Christian da omsider med flåden fra Medemblik i Nederlandene.⁶

Christians flåde bestod af 25-30 skibe med 6-7000 landsknægte ombord. Efter nogle dages sejlads kom de mellem den 31. oktober og den 2. november ud for en særdeles stærk storm fra ØSØ og flåden blev helt splittet. En del af skibene blev drevet mod Skotland, hvor et af dem forliste med mand og mus, et andet forliste ved Vester-Ems og et skib med 400 knægte ombord kuldsejlede ved Jyllands kyst. Resten nåede Norge, men ved forskellige steder. Den 5. november nåede kong Christian selv med 8-9 skibe ind til Hesnæs nær Grimstad i Norge. Den 7. november lettede han atter og ankom til Oslo dagen efter med 4 skibe og omkring 1200 mand. Samtidig rejste en ny storm sig og 3 skibe med 2000 landsknægte drev ind ved Strømsund, mens 5 skibe samledes ved Marstrand. Den 11. november kom et af kongens skibe ind i Langesund med 214 knægte og 16 båds mænd, og tirsdagen derefter kom også hertil en jagt med 50 landsknægte foruden båds mænd. Både skibe og landsknægte var således godt spredte, men i løbet af vinteren lykkedes det dog at samle de fleste ved Oslo. De norske bisper og adelen sluttede sig straks til kongen, og allerede St. Andreæ aften, den 30. november, samledes det norske rigsråd til møde i Oslo og her hyldede de kong Christian og opsagde deres troskabsed til Frederik I.⁷

Frederik I blev om efteråret klar over faren fra den afsatte konge og han gjorde sig derfor straks rede til at gøre flåden klar til næste forår. Foruden kongens egne skibe skulle flåden sammensættes af skibe fra hver bisp samt fra følgende købstæder:

København skulle stille med et bemandedt skib	... med 80 knægte
Køge og Roskilde	... med 60 knægte
Næstved og Slagelse	... med 60 knægte
Stege og Nakskov	... med 60 knægte
Odense	... med 80 knægte
Svendborg og Assens	... med 80 knægte
Århus og Randers	... med 80 knægte
Ribe	... med 80 knægte
Malmø	... med 80 knægte
Landskrone og Væ	... med 80 knægte
Varberg og Halmstad	... med 80 knægte

Kongsback, Lavholm og Falkenberg skulle hjælpe med folk.

Alle byer skulle desuden skaffe »bådsmænd og skibsfolket« og stille med en borgmester og en rådmand på hvert skib. De andre små købstæder i Jylland, Fyn, Langeland, Skåne og Falster »skulle yde hjælp med fetalje såvelsom det hele land.« Den 30. september fik samtlige købstæder i Danmark ordre til at stille med deres skibe med »bøsser, krudt, lod, gode bådsmænd og fetalje for en måneds tid.« For eksempel hed det således til Skagen købstad: »Thi beder vi eder og vil at I retter eder efter at udgøre Os af eders by 15 gode duelige karle med en eders borgmester og en rådmand deriblandt.« »Og at fornævnte 15 karle er uden al forsømmelse udi København med harnisk, værge, kost og spisning midfaste søndag førstkommande allersenest (10. marts). Vi vil der besørge og lade eder forvisse ind på vore egne orlogsskibe.« Kong Frederik sendte ligeledes bud til kong Gustav i Sverige og til hansestæderne, der begge tidligere havde forpligtet sig til at yde støtte mod Christian 2, hvis denne skulle angribe. Lübeck reagerede utrolig hurtigt, for endnu før frosten satte ind, havde man sendt 4 orlogsskibe til København, hvor de overvintrede.⁸

I Danmark troede man først, at angrebet ville komme over land, og

6. Dipl. Norw. VI nr. 715 d. 11/10 1531, Regesta II, 1 nr. 12944 d. 1/1 og nr. 12963 d. 8/2 1531.

7. A. Heise side 13, Dipl. Norw. VIII nr. 656 d. 1/12 1531, XII nr. 489 side 599-600 d. 16/12 1531.

8. Fr. I registrant side 365, 370-371, Danske Saml. IV side 175-176.

i begyndelsen af november rådede rigsrådet Frederik I til ikke at føre tropperne bort fra Jylland og Fyn førend man så i hvilken landsdel Christian 2. ville gøre indfald. Christian havde imidlertid valgt Norge, hvor det da også viste sig, at han meget hurtigt fik tilslutning fra befolkningen. Mogens Gyldenstjerne holdt dog stand på Akershus fæstning, og Christian 2. opfordrede ham indtrængende til at overgive slottet. Umiddelbart ville Mogens Gyldenstjerne ikke følge opfordringen, men fik den aftale med kongen, at hvis han ikke havde fået undsætning fra Danmark inden marts ville han opgive Akershus. Den 11. november fik han mulighed for at sende et brev til kong Frederik om at Oslos befolkning havde sluttet sig til Christian, og om at han snarest måtte have undsætning, og budet nåede efter en dramatisk rejse hurtigt ned til Danmark. I København handlede man hurtigt. Vinteren er åbenbart ikke kommet så tidligt til Danmark, for allerede den 9. januar bliver kongen, der som sædvanligt opholdt sig på Gottorp slot om vinteren, underrettet om, at en jagt med 40 knægte lå sejlklar. Straks dagen efter afsejlede jagten og nåede Oslo fjord en halv snes dage senere. Her var der til gengæld is, og natten mellem lørdag og søndag den 20-21. januar listede de 40 mand over isen til Akershus og med meddelelse om, at yderligere hjælp var undervejs så snart det var muligt.⁹

Først på året havde kong Frederik sendt brev til bispem i Århus om at han skulle få Mogens Gøye til straks at lade sin jagt løbe i søen og lægge den »udi Bæltet og tage vare ved Samsø, Romsø, Kyholm og Aggersø og andet steds i Bæltet og tage vare derpå vore elskelige Danmarks riges råd, når de vil drage over til herredagen,« og bispens skib skal følge Mogens Gøyes. Mogens Gøye fik desuden lov til at låne det storsejl med bonnet, »som hører til LYSERT. Mester Anders og Johan Urne fik iøvrigt at vide, at de skulle have fetaljen rede til 6 af kongens skibe ved Kyndelmisse (2. februar), så de straks kunne stå til søs og ikke ligge i havnen på grund af mangel på fetalje. Hvor meget det drejede sig om og hvilken proviant det var, får vi at vide, idet de skal til en mand have fetalje fra midfaste til St. Michelsdag næstkommende. Der skulle leveres følgende varer til ham: »Det var først 1 fjerding tønne smør, 5 sider flæsk, 5 fårekroppe, ½ krop tør nødkød, 1 tønne saltet nødkød, ½ tønne skånesild, 250 hvilling, 2

9. A. Heise side 20 d. 16/11 1531 og side 37-38, Regesta II, 1 nr. 13118.

10. Fr. I. registrant side 383, 376-377, 384-385.

11. Dipl. Norw. XII nr. 498, A. Heise side 43-45, R. Koch side 426-430., Garde I side 23.

12. R. Koch side 437. Håpke side 114-115.

13. Dipl. Norw. XV nr. 463 d. 21/4 1532, Forstreuter bd. 7 side 108, R. Koch side 438.

worder(dvs. 20 stk.) kabliau, 1 tønde saltet fisk, 2 skæpper ærter, 1 fjerding eddike, 5 tønder kauring, 9 tønder øl og 100 lys.«¹⁰

I København samledes ved midfaste som krævet den flåde, der skulle afgå mod Norge. I første omgang sendtes imidlertid en mindre styrke afsted for at bringe den lovede undsætning til Akershus med »fetalje, krudt, lod, folk og munition.« Det var en kavel MICHAEL, en hollandsk holk og en jagt. De afsejlede den 4. marts og håbede at kunne overraske kong Christians 5 skibe, der lå i vinterhi ved Marstrand. »I Helsingør måtte MICHAEL tage sit brænde ombord, provianten var elendig og den tvebak, som indskibedes var allerede bagt for 7 år siden af Søren Norby og tykt belagt med skimmel.« Flåden forsinkedes af storm, men den 12 marts kunne alle atter sætte kursen mod Norge og nåede da Marstrand den 14. marts. Kong Christians 5 skibe var imidlertid afsejlede mod Oslo 8 dage før, men også disse var blevet sinkede af vejret og de blev derfor indhentede og overrumplede ved Jersøen ud for Tønsberg. Den 28. marts nåede flåden indtil 2 sømil fra Akershus, og om natten til den 1. april fik Mogens Gyldenstjerne et bud ikklædt hvid skjorte ud til skibene. Den følgende nat mellem d. 3. og d. 4. april kunne man på samme måde sende 30 landsknægte og 6 danske karle over isen til slottet hver med en sæk krudt på nakken. Desuden sendtes en trommeslager, og endvidere medbragte de naturligvis en tak fra kong Frederik til Mogens Gyldenstjerne for hans troskab.¹¹

Den danske eskadre sammen med de 4 skibe fra Lübeck vendte atter tilbage til Øresund, hvortil man ankom den 14. april med de erobrede skibe og fanger. Der må åbenbart være erobret endnu et skib, idet der var seks skibe til deling. Kongen beholdt de 3 priser og de tre andre fik Lübeck. Derefter udrustede man også skibet SAMSON og de 3 priser samt nogle andre skibe, så at flåden nu var på 11 skibe. Man vidste ikke om kong Christian havde mere i baghånden og desuden havde det meste af Norge nu sluttet sig til ham, så derfor var kongen og rigsrådet trængt under forhandlingerne med Lübeck. Den 7. april havde Lübecks gesandt lovet at Lübeck ville stille med 12 gode hovedskibe, der mindst var på 100 læster og udrustet med krigsfolk, skyts og andet mod til gengæld at få nogle handelsfordele.¹²

Med Peder Skram som høvedsmand på den danske konges kavel

MICHAEL lattede den samlede flåde på ialt 25 skibe den 2. maj. De 11 af skibene var danske, 8 var fra Lübeck, 3 fra Rostock og Stralsund, medens de 2 skibe fra Preussen, en holk og en jagt, ikke nåede frem i tide. Den 7. maj nåede man Oslo Fjord.¹³

Ingen af parterne havde åbenbart lyst til at indlede en afgørende kamp da de med deres styrker lå overfor hinanden ved Oslo, og om aftenen den 10. maj »satte vores folk ild på søboderne og brændte dem af om natten og alle skibene, som lå ved byen, store og små.« Resultatet var, at man den 12. maj begyndte underhandlinger, idet kong Christian erklærede, at han altid havde tragtet efter fred, og under forhandlingerne erklærede han, at han blot forlangte at måtte beholde Norge, og han ville da give afkald på de andre riger. Det var dog vanskeligt for kong Frederiks sendebud at beslutte noget i den retning, så det var ikke så nemt at blive enige. Der gik op mod halvanden måned før man omsider var nået så langt, at kong Christian havde indvilliget i at tage til Danmark for at føre de endelige forhandlinger med farbroderen. Han skulle sejle på sit eget skib ENCKHUYSEN KRAVELLEN og han kunne tage indtil 200 mand med sig. Derefter lovede man at føre ham tilbage til Norge eller til Tyskland efter hans eget valg.

Muligvis var det på vejen ned, at man fandt ud af, at føre den afsatte konge andetsteds hen. I hvert tilfælde fik han at vide, da han den 25. juli nåede København, at kong Frederik var i Holsten og man fortsatte sejladsen, men ved Sønderborg var hans skæbne beseglet, og fra slottet her kom han ikke siden ud igen. Endelig havde Frederik I fået fred for sin rival og trussel, men der var dog stadig kække folk, der ville slå for kong Christian.

Omkring den 1. august skrev kong Frederik til Mogens Gøye, at han havde fået at vide at skipper Clement lå i Ebeltøft med nogle jagter og skibe. Han skriver videre, at »vi har ingen skib og jagter ved hånden, så vi kunne så hastigt affærdige og ham nedlægge med« derfor skal man fortælle skipper Clement, at kong Christian har overgivet sig frivillig til Frederik I med skibe og gods og nu er på Sønderborg Slot, og hvis skipper Clement vil give sig med jagter og skib, som han har »vil vi give ham og hans medfølgere sikker og kristelig lejde«, og han vil få 4 uger at beslutte sig i. Men skipper Clement gav sig ikke og søgte i stedet tilflugt i Nederlandene til bedre tider.¹⁴

14. Fr. I. registrant side 439-440 ca. 1/8 1532, Huitfeldt side 1354-1359.

15. Dipl. Norw. XII nr. 500 d. 18/9, nr. 501 d. 20/9, nr. 527 d. 6/11 1532, VII nr. 692 d. 27/3, nr. 695 d. 5/5, nr. 698 d. 8/9 1532.

Der var også forskelligt, der skulle ordnes i Norge efter kong Christians modtagelse der, men det blev klaret i løbet af september uden nævneværdige vanskeligheder. Ærkebispem af Trondheim, der straks havde hyldet Christian 2., da han kom til Norge, havde stillet sit skib til rådighed for ham, men dette skib blev nu tilbageholdt i Holland, og den 5. maj skrev Frederik til Amsterdams råd og meddelte, at han holdt 4 hollandske skippere fangne, da de havde overført hans fjender til Norge og han tilbød udveksling med den af dem opbragte skipper Thomas Jakobsen. Noget resultat kom der dog ikke ud af det, og den 8. september måtte han give sit sende bud den instruks, at hvis de vægrede sig mod at udlevere ærkebispens gods og skibe skulle han true med beslaglæggelse af hollandske skibe i Øresund. Selvom en sådan trussel plejede at være ganske virkningsfuld, så måtte kong Frederik atter den 6. november henvende sig til rådet i Amsterdam om skibet, der var lånt til Christian 2. »Rådet anmodes om at frigive skibet, da ærkebispem har forladt Christian 2.s parti og atter sluttet sig til Frederik I. Kongen nåede imidlertid ikke at få sagen afgjort før sin død den 10. april 1533. Hele hans regeringstid var således gået med kampen imod Christian 2 indtil den afsatte konges tilfangetagelse.¹⁵

Når vi til sidst vil gøre op, hvad kong Frederik har haft af orlogsslåde i sin regeringstid, må man sige, at forholdene har ikke været de mest lyse for flåden. Vi hører i året 1532, at kongen kan stille med 11 orlogsskibe, men vi ved naturligvis ikke hvor mange af dem, der var hans egne. Vi kan heller ikke give navn på flere end 7, der har været nævnt igennem årene. Det er KRONEN, som vi dog kun har set nævnt i året 1523. Derimod er de øvrige hyppige gengangere: LYSERT, HAMBORGERBARKEN, LEON, kravellen MICHAEL og SAMSON samt GRIBEN omtalt i 1532. Herudover har kongen fra 1523 til 1525 haft PETER VAN HULL og DEN SORTE JAGT, som skipper Klement stak af med, og begge skal være forliste ved Skotland, men ikke desto mindre optræder der atter hos kongen senere en jagt, der hedder DEN SORTE JAGT. Imidlertid angives navnene på de fire skibe, der i 1523 undsatte København lidt anderledes hos Huitfeldt. I stedet for DEN SORTE JAGT angiver han et skib ved navn ELEPHANTEN. Dette navn genfindes imidlertid ikke andre steder, men det kan vel ikke helt udelukkes, at der har eksisteret et skib af dette navn i Frederik I.s flåde. Endelig erhverver han det skib, som Christian 2. sejler til Danmark

med, nemlig ENCKHUYSEN KRAVELLEN. De øvrige skibe kan være stillet af adelen, men trods alt ved vi, at han også selv har ladet bygge skibe. Der omtales da også i 1532 en mester Anders skibbygger og Kersten tømmermand, og i maj 1530 omtales også et stort skib, som han har bygget. Det er vel ikke usandsynligt, at han har bygget flere, men måske mindre skibe. I hvert tilfælde må værftet på Slotø ved Engelsborg have været i brug, idet kongen i 1532 giver besked om at man herfra skal udlevere »den store mastebom, som der ligger«. ¹⁶

Vedrørende flådens personel ser vi nu den unge Peder Skram optræde. Han kom efterhånden til at afløse den aldrende Tile Giseler, der var flygtet med Christian 2., men i 1523 benyttede lejligheden til at gå over til kong Frederik, da han havde ført nogle skibe fra Holland til København. Han fik også bopæl i Byen og også hans sønner blev borgere her. Man kan også her tage afsked med en anden veltjent mand, nemlig skipper Anders Skotte, der ligeledes havde tjent under kongerne Hans og Christian og nu under Frederik fik »fri for al kgl. tyng«. Endelig kan det nævnes, at borgere i Helsingør fik kongelig Majestæts brev på, at hvad de »opfiske og optage hvis blinde ankre, som er udi Øresund, og hvis ankre som bliver opfiskede skal halvdelten komme kongelig Majestæt til gode og den anden halvdel skal de beholde.« Når de har optaget ankre skal de føre dem til Per Hansen, tolder i Helsingør. Man kan ud fra dette brev vel forestille sig de mange vanskeligheder, der har været ved indsejlingen til Sundet, når der skulle fortoldes varer. Helt let har det nok ikke altid været under de skiftende vejrforhold, og der er åbenbart mange ankre, som man har måttet opgive og kappe kæden for ikke at komme i ulykke. ¹⁷

16. Fr. I. registrant side 399, 466, 482 og Chr. 2. og Fr. I nr. 285 d. 20/5 1530, Huitfeldt side 1263.

17. Fr. I. registrant d. 26/6 1529, d. 1/3 1531, d. 25/7 1528 og d. 29/7 1530.

Kapitel XII · Flådens fødsel

Fra de første oplysninger om kongelige orlogsskibe indtil en kongelig flåde kan siges kontinuerligt at fortsætte er der gået mere end et helt århundrede. Det er en fødsel, der har taget lang tid, og det er derfor vanskeligt at sætte noget nøjagtigt årstal for, hvornår flåden er skabt.

Vi har hørt om de første bevæbnede kongelige skibe til orlogsbrug i 1384 og i 1398, da dronning Margrethe lover at stille med 3 skibe med bøsser, men til gengæld hører vi ikke under dronningen om nogen flådeudrustning. Alligevel er det dronning Margrethe, der i 1396 har udstedt den almindelige forordning, der fastsatte, at kongelige embedsmænd og købstadmænd skulle udrede skibe til kongens og rigets værn. Vi har desværre ingen beviser for, at dronningen selv har ejet nogle skibe som kerne i en kongelig orlogsflåde.

Såvel i England som andetsteds anvendte man i disse tider handelsskibe til orlogsbrug, idet man på dem dels satte de bøsser, som dengang ikke var så store, og dels indskibede krigere, og begge dele havde til formål at anvendes i den nærkamp, som var almindelig til søs, og som gjorde, at søslag udkæmpedes som på landjorden og bøsserne brugtes til at rydde modstanderens dæk.

Fra Erik af Pommerns tidligste regeringsår hører vi om flådeudrustninger og om kongelige skibe og vi ser gentagne gange de kongelige flåder i aktion og som regel med omkring 60 skibe ialt. I 1427 havde kong Erik 33 store mersskibe og i 1428 formår kongens store skibe at bryde blokaden omkring København. Kongen er i stadig kamp enten med hansestæderne eller med den holstenske hertug, og derfor kan det næppe undre, at kongen selv har haft sine egne kongelige skibe som en betydningsfuld kerne i flåden, og det har sikkert både været gode og store skibe, som han har ejet. Således lå kongen i 1431 med en flåde ved Haderslev af hvilke 18 holke og kogger samt andre mersskibe udgjorde kærnen, mens hele flåden skal have været

på op mod 300 skibe. De fleste har vel været til transport af fodfolk. I 1435 var han endvidere med en flåde på 62 skibe, hvoraf de 5 angives at have haft forkastel.

Hvor mange orlogsskibe kong Erik har ejet kan ikke siges, men de fleste af dem tog han sikkert med sig til Gotland i 1439. Ingen anden konge i Nordeuropa havde på denne tid en kongelige flåde, der kunne måle sig med Erik af Pommerns. I England havde Henry V opbygget en flåde, mens han sad på tronen 1513 – 1522, men efter hans død besluttede man at sælge alle skibene.

Den flådeordning, som dronning Margrethe havde knæsat med sin forordning fortsatte at virke under de følgende konger, og den har haft betydning for landet både efter at Erik af Pommern tog sin flåde med sig til Gotland, og efter at Christian 2. trekvart århundrede senere stak af med de kongelige skibe til Nederlandene.

Under kong Kristoffer hører vi allerede i 1440 om, at han havde en flåde, og desuden om, at han skaffede sig skibe ved at arrestere handelsskibe, som passerede Øresund og som fandtes anvendelige til orlog. Kilderne om antallet af skibe i den kongelige flåde er få under denne konge, men hans regeringstid var også kort. Under hans efterfølger, Christian I, hører vi atter om kongelige skibe, og i 1454 får vi at vide, at kongen arresterer skibe i Øresund, som f. eks. 13 skibe med forkastel, og desuden at han lader de arresterede skibe bygge om til orlogsskibe. I 1461 får vi at vide, at han har 2 barsere med forkastel i søen og at han har flere større skibe liggende ved Holmen i København. I 1462 omtales endog 2 af kongens store skibe med dobbelte forkasteller. I 1468 forærer den engelske konge tilmed kong Christian et stateligt orlogsskib, og i 1471 er kongen med en flåde på 70 skibe på togt til Stockholm.

I 1488 får vi for første gang et større antal skibe navngivet på en gang og i 1497 og 1501 hører vi atter om flåder på omkring 60 skibe. Det første årti er derefter præget af danske flåder eller eskadrer, der opererer i Østersøen og i Kattegat, og i forbindelse hermed får vi navne på en del af de kongelige skibe. Det samme gælder det følgende årti under kong Christian 2. da kampene og stridighederne med svenskerne står på, og der kan ikke være nogen tvivl om, at vi i det 16. århundrede har at gøre med en kongelig dansk flåde.

Christian I fik opbygget en flåde af kongelige skibe, der kom til at

danne et godt grundlag for kong Hans' og Christian 2.s flåder, men efter 1523 må Frederik I praktisk talt atter begynde forfra med at bygge og købe skibe til orlogsflåden og det var da også et forholdsvis ringe antal orlogsskibe han kunne efterlade til sin efterfølger.

Det vil kort og godt sige, at kong Erik af Pommern har haft en kongelige flåde, hvis størrelse vi ikke kender, vi har dog navnene på to af hans skibe, DEN STORE ARK fra 1414 og ROSENKRANTZEN fra 1436. Hvor mange skibe Kristoffer har haft er uvist, men han udbetaler dog løn til fire skippere. Derimod kan vi være ret sikre på, at Christian I har haft en kongelig flåde. Vi har erfaret, at nogle af hans skibe overvintrer ved »holmen« i København, og vi kender fra hans breve navne på to af hans skibe, VALENTIN fra 1471 og BALGER fra 1478. Det første kan måske være det skib, som kong Edward forærede kong Christian, da navnet vel knytter sig mere til engelsk tradition end til dansk.

Det store antal skibsnavne kommer i forbindelse med kong Hans flåde. Allerede inden år 1500 har vi 16 skibsnavne, i det urolige år fra 1500 til 1508 kommer der 18 nye navne til, og efter at krigen med hanseaterne er brudt ud i 1509 er der yderligere 22 nye skibsnavne. Af disse skibsnavne er der naturligvis nogle, som udelukkende er karakteriseret ved skibstypen som kravellen, barken m.v., men det drejer sig dog blot om 9 skibe af ialt 56 skibsnavne. Derefter kommer der under Christian 2.s blot 10-årige regeringstid 20 nye skibe og 15 andre anskaffes af kongen eller af Søren Norby efter kongens flugt. Endelig er der navnene på de skibe, som først omtales i den kgl. flåde under Frederik I. Det drejer sig imidlertid blot om 7 skibe, hvoraf et par af dem er overleveret fra Christian 2.s tid, nemlig KRONEN og DEN SORTE JAGT, og et tredje er overtaget efter ham i 1532, nemlig ENCKHUYSEN KRAVEL. D.v.s. at den egentlige tilgang af skibe, der sker på Frederik I.s foranledning vel er 4 skibe ialt.

I en sådan oversigt over de kongelige skibe er der en naturlig overvægt, hvor kilderne er flest og fyldigst, men desuden må det vel bemærkes, at det ikke er fuldt ud sikkert, at alle skibene har tilhørt kongen. Nogle af navnene kunne måske tyde på at de blot var lånte eller udskrevne skibe.

Til flåden skulle der jo også stilles skibe fra bisper, adel og købstæder. I dronning Margrethes forordning af 1396 hedder det

bl. a.: »at kongens embedsmænd og købstadmænd, at de retter dem på skib til kongens og rigets værn, og embedsmændene, som har slottene inde, at de spiser dem vel og bemander dem vel og redskaber dem vel, som de vel besinde kunne.« Det vil på mere moderne dansk sige, at alle bisper og lensmænd og borgere skal udrede skibe, og lensmændene skal tilmed sørge for at skibene bliver bemandede og udrustede samt, at der er føde til mandskabet, og denne rettesnor har man tilsyneladende fulgt i årene fremefter. Herudover må det dog bemærkes, at det gamle ledingsvæsens opbygning, der hovedsageligt hvilede på bønderne er helt forbi. Nu nævnes bønderne ikke mere i forbindelse med krigsudrustningen.

Vi ser iøvrigt i almindelighed nogenlunde samme antal skibe udskrevet fra landet eller anvendt i de flåder kongerne brugte, nemlig omkring 60 skibe, hvilket tal ses både i Erik af Pommerns tid, Christian I.s tid og kong Hans tid. Fra 1501 ved vi om købstæderne, at der ifølge »landehjælpen« skulle stilles skibe fra 7 jyske byer, 4 fynske byer og 13 byer fra Sjælland og øerne Syd for, medens der ikke nævnes skibe fra byer i Skåne, Halland og Blekinge. Da togtet i 1505 går til Kalmar skulle der blot stilles skibe fra 2 byer i Jylland, 3 fra Fyn og 6 fra Sjælland og de små øer, samt 2 fra Skåne, og endelig i 1531, da kongen frygtede Christian 2.s flåde, blev der indkaldt skibe fra 15 sjællandske byer og fra 16 byer Øst for Sundet. Hertil kan blot føjes, at i alle de 3 nævnte år er der ofte flere byer sammen om at stille et enkelt skib. Desuden hører vi også i august 1531, at der skal skrives til købmændene i Bergen og erindre dem om, at de »fra gammel tid er pligtige til at udruste et godt orlogsskib mod rigets fjender.«

Endvidere skulle byerne også stille med mandskab og her kan vi gå lidt længere tilbage i tiden. I 1452 siger et kongelige brev til Eggert Frille, at han skal være behjælpelig med at »købstadmændene strax kommer på deres skibe og følger hr. Oluf.« (Axelsen Thott). Der er bevaret lister over hvilket antal mandskab kongen har ønsket udskrevet »til skibs« i 1471, da togtet gjaldt Stockholm, i 1486, da kongen ønskede ledsagere til en rejse til Norge, samt fra 1496 og 1508, da der atter var mere krigeriske begivenheder, der forestod. Tallene på antallet af udskrevne varierer naturligvis alt efter togtets formål, idet færrest blev udskrevet til kroningstogtet til Norge i 1486, men for de øvrige 3 år var tallene således:

For Jyllands vedkommende: Fra Århus, Ålborg og Horsens var tallet 80 mand for alle tre år, mens Randers havde tallene 80, 60 og 60 for de 3 år og Ribe 80, 70 og 120. Desuden skulle Viborg stille med 40 mand, Kolding 24 mand, Grenå 12 mand, Hjørring 8 mand og Skive 6 mand hvert år. For de øvrige købstæder varierede tallene en smule: Nykøbing Mors fra 20 til 29 mand, Vejle fra 15 til 24 mand, Holstebro fra 14 til 20 mand, Ringkøbing fra 8 til 12 mand og Skagen fra 8 til 30 mand.

For Fyns vedkommende var tallene: Odense 80 mand, Assens 40 mand og Svendborg 40 mand i de to år, men dog 50 mand i 1508. De øvrige var Middelfart fra 10 til 30 mand, Fåborg fra 10 til 8 mand, Bogen- se fra 6 til 8 mand, Rudkøbing fra 8 til 10 mand og Nyborg, der først optræder i 1508 med 20 mand.

For Sjællands vedkommende var det: København 100 mand, dog i 1508 120 mand, Næstved 80 mand, Slagelse 60 mand, mens Roskil- des antal steg fra 40 til 60 mand i 1496 og til 80 mand i 1508. De øvri- ge byer, der stillede med samme antal folk i de tre år var Kalundborg med 20 mand, Ringsted med 15 mand, Vordingborg med 14 mand, Nykøbing S. med 15 mand, dog i 1508 var det 16 mand samt Holbæk med 10 mand alle tre år. Desuden skulle St.Heddinge i 1471 stille med 20 mand, men i de to andre år blot med 10 mand, for Præstø og Ros- kilde var tallene i de to første år 10 mand og 14 mand i 1508. Skelskør skulle stille med 15 mand, 10 mand og 20 mand, mens Helsingør kun forekommer i 1496 med 20 mand og i 1508 med 36 mand.

Bornholm var helt fritaget for at stille folk til skibene, og fra øerne Syd for Sjælland skulle Nakskov stille med 80 mand og Nykøbing Falster med 30 mand, mens Steges antal voksede fra 30 i de to første år til 60 mand i 1508. Der var også en vækst for Stubbekøbing fra 20 mand i de to første år til 24 mand i 1508 og for Nysted og Sakskøbing fra 15 mand i de to første år til 18 i 1508.

Tilbage er blot landskaberne Øst for Øresund, der kun er nævnt i 1496 og 1508. Da var de største bidragydere Malmø med 100 mand hvert år og Landskrone med henholdsvis 130 og 80 mand. Af andre købstæder, der skulle stille et større antal folk kan nævnes Ystad med 40 mand, Trelleborg med 10 og 20 mand, Lund med 30 og 40 mand, Helsingborg med 15 og 20 mand, Baastad med 10 og 20 mand, Halm- stad med 30 og 24 mand, Ny Varberg med 30 mand hvert år, mens

Gl. Varberg blot skulle stille med 4 mand samt Rønneby med 8 og 30 mand og Skanør med 6 og 10 mand. De øvrige købstæder, der skulle stille fra 4 til 8 mand hver var Simrishavn, Tommerup, Falsterbo, Sølvitsborg, Lyckaa, Aviskær, Engelsholm, Laveholm, Ny Falkenberg og Kongsbacke.

Selvom der er nævnt mange købstæder er der navne, som man vil savne. Det skyldes, at ofte var gejstlige købstæder undtaget, som f. eks. Maribo, der i 1455 blev fritaget for udskrivninger så længe klostret bestod. Desuden kunne byer købe sig fri, idet den almindelige takst var fra 20 til 30 mark for hver mand. Som tidligere nævnt kunne der naturligvis være vanskeligheder med mandskabet, idet der, som bispens af Århus skrev til kong Hans, »at der er meget løsagtigt folk blandt dem«. Derfor ser vi også, at man i tiden herefter forlanger en borgmester og rådmænd med de udskrevne fra byerne.

Angående lensmændene er det ikke klart hvilke regler der gjaldt, når der skulle udrustes skib. Det må dog anses for givet, at forholdene må have været forskellige for dem, dels fordi lenene har haft varierende størrelse og dels fordi ikke alle len havde kyststrækninger. Det er også muligt, at nogle lensmænd stillede et skib og en del af mandskabet, mens andre lensmænd stillede med det resterende mandskab.

Niels Eriksen Gyldenstjerne, der var hofmester i årene 1453 til 1456 og kammermester i årene 1466 til 1469, hørte til de mænd, der skulle yde deres indsats til forsvaret. I 1450 fik han således ordre til at »komme til skibs med 12 værgende mænd med harnisk«, og i 1459 skulle han »udruste til skibs 6 værgende mænd med harnisk«, og også i 1463 skulle han straks være rede med sine tjenere til skibs«. I 1487 indkaldte kong Hans sine lensmænd til at møde med skibe og forsyne med proviant til den 29. september, og i 1505 ser vi både købstæder, adel og bisper stille med skibe og mandskab. I 1525, da Fredrik I var i bekneb for skibe til sin orlogsflåde, erklærede rigsrådet, at det var en gammel sædvane, at »hver biskop holder et godt orlogsskibe med bøsser og værge« og »ligeledes de rigeste fra ridderskabet hver en jagt«. Desuden fik lensmændene så sent som i 1532 ordre til at stille med deres skibe.

Selvom der ikke i dronning Margrethes forordning fra 1396 omtales en speciel forpligtelse for bisper ser vi dog, at de op gennem 1400-tallet og i 1500-tallet spiller en fremtrædende rolle. I 1460 hører vi

tilmed om ærkebisen i Lund, der skal have træ til sin skibbygger, der er ved at ordne ærkebispens barse, og i marts 1462 skriver bispen i Ribe til sin ærkedegne om at være rede med »30 værgende foruden skibmænd«, da han skal til søs til sommer. Vi ser også, at Roskildebispen i 1503 beder om at låne noget skyts til sit skib, da han skal følge kongen. Endvidere møder vi i 1505 både ærkebispens og de 6 andre bispers skibe ligesom vi i 1532 får at vide, at alle biskopper skal stille med deres skibe, således som rigsrådet havde fastslået det i 1525.

Endelig må det også nævnes, at kongen skaffede sig skibe til orlogsflåden ved at beslaglægge passende skibe, der passerede Øresund. Vi har hørt det omtalt i 1440, i 1454 og 1456 samt i flere af de følgende år under kong Hans.

Der kan således ikke være tvivl om, at den danske kongelige flåde har haft et væsentligt kontingent fra købstæder, lensmænd og bisper som et supplement til kongens egne skibe, men at kongerne også har haft deres egne skibe kan der næppe herske tvivl om. I hvert tilfælde fra Christian I.s tid har vi bevis for at kongen havde sine skibe liggende ved *Holmen* i København og ofte sammen med nogle skibe tilhørende adelen, men hvilken holm, kan vi ikke fastslå i dag. Derfor er det også med baggrund i en kongelige flåde, at *Christian I* i 1461 kan erklære, han *vil holde sine vande lige så frie som landeveje*.

Mange af de skibe kongerne har ejet, har de sikkert selv ladet bygge. Vi hører ganske vist først direkte om det fra 1480-erne, hvor de danske kilder bliver flere, men det udelukker ikke, at det er sket tidligere. Tilsyneladende er den væsentligste skibbygning foregået ved København. Allerede i 1461 har hanseaterne omtalt de kongelige skibe ved *Holmen*, hvor de har overvintret. I 1481 gøres en bardse og en holk klar her og i 1488 *har der været en hollandsk skibbygger*, der har færdiggjort en krael til kongen. Samme år beordrer Henrik Krummedige til at denne skal lade bygge en jagt til kongen. Der kan næppe være tvivl om, hvad alt det tømmer skal bruges til, som kongen omtaler i breve i de følgende år. I 1504 lå *SVANEN* ved København, da den skulle have en ny mast, og man udleverede også krudt her i 1509 og i 1510 til orlogsskibene.

Første gang vi får navn på en dansk mesterskibbygger er i 1511, da mester Hans eller Johan, som han også kaldes, den 30. september får ordre af kongen til at opgive målene på det tømmer, som han skal

bruge til det nye store skib. Han omtales dernæst den 29. juli 1512, og i oktober og december samme år hører vi mere om hans arbejde. Både den 24. januar og den 6. februar 1513 får vi noget at vide om det store skib, der er opsat, og som sandsynligvis er MARIA.

Det er således Christian 2., der færdiggør det store skib MARIA, og det er sandsynligvis netop færdigt, da skibbygmester Johan får tilkendt sin årlige løn i 1514. Vi kan så måske også regne med, at *stabelaf-løbningen er foregået* ligesom den på samme tid foregik i Sverige, og det vil sige med *en kirkelig velsignelse*, som da den svenske biskop i 1517 viede et skib til Sten Sture. I 1518 blev mester Hans sendt til Reval for at reparere MARIA, og endelig i 1525 hører vi, at han har vurderet MARIA før den skal sælges.

Anders mesterskibbygger er muligvis hans efterfølger, men vi hører dog først om ham i 1530, da han har bygget et stort skib til kongen, og han nævnes atter 1531 og i 1532. I det sidstnævnte år nævnes han sammen med Kersten tømmermand, der åbenbart må være en værdifuld hjælper for ham.

I forbindelse med orlogsflåden må vi vel også se på de personer, som lavede kanonerne til flåden. Den første, der nævnes, er Hans pulvermester, der dog også kaldes bøsseimester. Han fik i 1487 den 1. februar 100 mark i løn samt nogle penge til indkøb af jern. Han må have virket i en længere årrække, for i 1510 får han for sin tro tjeneste to boder i Hyskenstræde i København. Han har næppe virket alene, for i 1493 omtales en anden bøssestøber Chort, der af kongen sendes til England. Mester Hans efterfølger er dog muligvis Oluf pulvermester, der i 1507 får et jordstykke i Mandals mose mellem Mandal og Væ, hvor han må bygge en mølle, og i 1509 får han for troskab og villig tjeneste et kongeligt boel og 2 åledrætter. Man kan så undre sig over, at både mester Hans og mester Oluf begge tilsyneladende får pension i 1509 og 1510. Dernæst omtales bøsseimester Georg i 1510, da han bliver sendt til Skotland med bud fra kong Hans, og derefter hører vi ikke om nogen før i 1532, da Frederik I giver et livsbrev til mester Fadder, bøssestøber, på Nybyegård mod at han skal svare den sædvanlige afgift deraf til Københavns slot. Det må vel også være en art pension.

Vi hører således ikke om nogen bøsseimester under Christian 2., men han var ellers stærkt optaget af sine krigeriske foretagender mod

Sverige, og i 1518 berettes det netop, at kongen var »stærkt optaget af at bygge skibe«, og det må sikkert have været orlogsskibe. Kongen har sikkert ladet bygge skibe rundt om i riget. Dels havde han jo et værft på Slotø ved Nakskov, og dels hører vi, at han ligesom kong Hans lod Henrik Krummedige skaffe sig nye skibe. Når der står, at hr. Henrik skal lade bygge to jagter efter den størrelse og facon, som skipper Morten vil komme og angive, så er det skibe, der skal bygges uden for København. Desværre må vi imidlertid konstatere, at den store flåde af orlogsskibe, som Christian 2. ejede, blev helt splittet, da han drog bort, og den flåde, som den franske gesandt i 1518 beskrev ved at sige, at kongen var »vel forsynet med skønne orlogsskibe«, måtte kongen sælge for at skaffe sig penge til at leve for i sin landflygtighed. Foruden de skibe, som Søren Norby havde, var der blot tilbage til Frederik I nogle få skibe, men han skabte sig dog trods alt en lille kærne af egne skibe til sin orlogsflåde.

Det er iøvrigt ejendommeligt, så ofte Christian 2. har været forfulgt af uheld til søs. Da hans brud, dronning Elisabeth, blev hentet fra Nederlandene i 1516 kom flåden ud for et stærkt uvejr, så den måtte søge ly under Skagen. Da kongen i 1523 flygtede til Nederlandene med sin flåde kom den ud for en voldsom storm, der splittede den, så skibene først lidt efter lidt nåede frem. Da kongen atter med en ny flåde og en større landgangsstyrke i 1531 sejlede tilbage til Norge for at genvinde sit rige, kom han atter ud for et stærkt uvejr, der ligeledes splittede flåden fuldstændigt, så man landede forskellige steder på den norske kyst. Storm og uvejr har åbenbart ofte fulgt kongen, idet Arild Huitfeldt også fortæller, at kongen i 1515 var i havsnød. Hvor eller hvordan står der desværre ikke noget om. På denne baggrund er det imidlertid interessant at se et kalkmaleri i Udbyneder kirke, der ligger mellem Randers og Mariager fjord.

Her ses i tredje fag i venstre hjørne af østkappen et firemastet skib, der er rigt udstyret, men den øverste del af stormasten, storstangen, er knækket. Skibet er tydeligvis i havsnød, og midt i skibet ses tilmed i kulen en konge i bedestilling og under en dannebrogsgfane. Til højre i feltet ses St. Nikolaj, søfolkenes skytshelgen, der holder sine hænder beskyttende frem. At det er Christian 2. kan der næppe være tvivl om, idet vi i vestkappen ser dronning Elisabeth med sit fædrene våbenskjold, og i det andet fag ses kongens egne våben med de tre kroner,

de tre løver, den norske løve og den vendiske lindorm omgivet af kæden til ordenen Den gyldne Vlies. Christian 2. modtog i 1520 denne orden og han er den eneste danske konge, som har fået den. Kalkmaleriet må således være udført i tiden mellem 1520 og 1523.

Hvilken begivenhed, der henvises til vides ikke. Imidlertid ser vi også i det andet fags østkappe Marias himmelkroning. Kan det være skibets navn, der hentydes til?

Afsluttende må vi sige, at den orlogsflåde, som var blevet til gennem de sidste hundrede år, foruden kongens egne skibe også til standighed var suppleret med rekvirerede skibe fra adel, bisper og byer. Kilderne viser os, at kong Hans fra sine tidligste år havde en stor flåde af egne skibe, men samtidig ved vi, at der i hans tid netop skete en afgørende udvikling af skibsartilleriet. Begivenhederne i forbindelse med Christian 2.s afsættelse gjorde imidlertid, at kong Frederik I kun havde få skibe, og at han i 1531 måtte udskrive skibe fra bisper og købstæder. De rekvirerede skibes tid var ikke forbi.

Det er imidlertid vanskeligt at angive, hvad det var for skibe, men det er givet, at de under Christian 2. var blevet større og med mere artilleri end før. Vi hører heller ikke mere om så mange forskellige skibstyper som tidligere. De større skibe kaldes som regel hovedskibe, og de mindre skibe omtales ofte som blot jagter. Af egentlige skibstyper omtales ellers næsten kun kraveller i orlogsflåden.

Flådens fødsel var, som det vel fremgår af det foranstående, både en lang og vanskelig proces, der strakte sig over hundrede år. Det vil næsten være umuligt at sætte noget årstal på, såfremt man ikke vil holde sig til ganske bestemte kriterier, som f.eks. detaljer i selve skibbygningen, og så vil det alligevel være vanskeligt at finde et årstal. Flåden er vokset frem efterhånden som behovet er vokset til at kongen skulle have sine egne skibe at disponere over. Var det kong Erik, Christian I eller kong Hans, der skabte den første orlogsflåde? Eller var det måske Frederik I, som samlede de skibe, der blev til den flåde, der siden voksede frem? I hvert tilfælde må vi vel sige, at flådens historie rettelig begynder under Erik af Pommern, og det første kongelige skib, vi hører om, er DEN STORE ARK fra 1414.

Oversigt over de kongelige orlogsskibe, som vi kender navne på

Fra Erik af Pommerns flåde har vi:

DEN STORE ARK omtales den 29/7 1414 som kongens skib, hvorpå han underskriver et brev, og det er sandsynligvis det samme skib, som han opholder sig på i juli 1416, da det omtales som en holk.

ROSENKRANTZEN er navnet på det skib, som kongen opholder sig på i 1436, da han er på togt med flåden til Stockholm. Skibet forliser da ved Karlsø ved Gotland under uvejre.

Fra Christian I.s orlogsflåde har vi:

BALGER der er navnet på det skib, hvorpå kongen underskriver et brev den 16/7 1478, da skibet ligger i Oslo fjord. Navnet kan muligvis været navnet på en skibstype.

VALENTIN kongen var ombord på skibet, da han signerede flere breve, mens skibet lå i Stockholms skær den 22/7, d. 18/8, d. 3/9 og d. 8/9 1471.

Fra kong Hans orlogsflåde har vi:

ADMIRALEN var på 200 læster, omtales første gang 1509 og 1510, da der blevet udleveret krudt til et togt, sendtes i 1513 til Frankrig for at hente salt, men arresteredes på tilbageturen af englænderne, blev i oktober 1513 frigivet, men forliste ved Zeeland.

ANTWERPEN BARSE kongen beordrer den 6/2 1513 Eske Bille til at skibet skal gøres rede med det samme.

AXELS KRAVEL 1487 blev der givet løn til 1 hovedsbådsmand, 1 tømmermand, 9 pøtkere og 1 knægt på skibet. 1491 deltog i rejse til Norge med kongen.

BADEQUAST 1497 d. 29/6 angives som Henrik Krummediges skib, der er læk. 1499 d. 20/6 beder kongen om »vort skib« må blive sendt fra Norge med last.¹

BARBARA i 1504 var Hans Bille chef for skibet, og kongen var ombord på det. 1505 d. 24/6 var Hans Bille som chef for skibet i Kalmar med 61 mand.

BARSEN også omtalt som DEN STORE BARSEN, blev gjort klar til togt i 1481, i 1487 blev skipperen aflønnet, 1507 d. 22/4 lå det ved Kalmar, 1509 d. 22/9 spørger hovedsmanden på Gotland om kongen vil have barsen, som kongen har fået foræret i sin tid af Jens Holgersen. Den er kalfatret 2 gange siden den var ny og skal kalfatres igen. »Den duer ikke til andet end at sendes med tømmer til Holland og sælges«.

BARKEN havde 1487 Didrik Pining som chef.

BARTUNEREN 1509 købt i Bretagne, fik samme år udleveret krudt og også i 1510.

CHRISTOFFER 1487 fik 1 skipper, 1 hovedsbådsmand, 19 pødkere og knægte samt 1 skriver udbetalt løn.

CLAUS REFFS SKIB fik 1504 d. 30/5 proviant ombord.²

DAVID 1487 løn til skipper Carsten, en hovedsbådsmand, en tømmermand, en styrmand, 37 bådsmand og desuden omtales 2 knægte i bagersæt, 1 i stegersæt samt 1 dugesvend og en kældersvend. Kongen var sikkert da ombord på skibet.

DUGEREN 1487 løn til en skipper, en styrmand, 7 bådsmand og en pøtker.

EJLER BRYSKES SKIB var 24. juni 1505 i Kalmar med 22 mand.³

ENGELLEN bygget i Sønderborg 1509-1510, deltog 9/8 1511 i slaget ved Bornholm, sendt til Nederlandene maj 1514 med Søren Norby som chef, forblev her til 1517, da Karl V sejlede til Spanien, meldes brændt maj 1518, men omtales atter i 1520. Det var et af datidens største skibe på 3-400 læster.

ENGELSKMAND var 24/6 1505 i Kalmar med Torbjørn Bille som chef med 42 mand, fik 1509 krudt ombord og løb d. 12/3 ud mod de svenske, fik også 1510 krudt ombord.

1. Dipl. Norw. VIII, nr. 148 og IX, nr. 440.

2. Dronning Christines Hofholdningsregnskaber, side 78.

3. Styffe V, nr. 40.

4. Styffe V, nr. 40.

5. G. Galster, side 117.

NY ENGELSKMAND er vel det skib kongen rykkede for i London 1508, fik 1509 og 1510 krudt ombord.

ESKIL GOYES SKIB var 24/6 1505 ved Kalmar med 24 svende.⁴

FYRBLASEN fik 1509 krudt ombord.

GEDDEN fik 1509 krudt ombord.

GRIFFEN EL. GRIBSHUNDEN 1487 kongen var ombord, løn til skipper, en hovedsbådsmand 25 bådsmand, 3 knægte og 2 skibsdrenge, 1491 kongen var på skibet på vej til Norge, 1493 togt til England med skipper Anders Bryggere, 1495 omtales som kongens hovedskib, en stor kravel, da det brændte ved Egesund nær Røndeby.

DEN GULE KRAVEL 1487 fik skipper Hans Beckman løn samt en hovedsbådsmand, 13 pøtkere og en knægt.

HAMBORGERMAND 1509 fik krudt ombord, 1513 om en skipper, 1519 udtages ½ tønde krudt og 2 kvartslanger til Norby på Visby slot (kaldes HAMBORGERBARKEN), 1523 med skipper Laurits Brun undsatte København nov. 1523 (kaldes kravel), 1524 bragte forsyninger til Gotland og var siden i Norge, 1529 sejler Eske Bille til Bergen.

HANS ABESHAVNS HOLK 1509 fik krudt ombord.

HOLKEN 1481 klargøres til dronningen, 1487 løn til skipper Werner Bøselman, en hovedsbådsmand, en tømmermand og 12 pøtkere.

DEN STORE HOLK blev erobret ved Bornholm, lå vinteren over 1505-1506 i skærene med Jens Holgersen, 1510 skulle hente fetalje i Kalundborg og fik krudt ombord.

EN JAGT 1488 kongen beder Henrik Krummedige bygge en jagt til 24 årer, der skal være klar efter Påske d. 19/4 1489.

VORES ANDEN JAGT ligger 23/6 1511 ved København.

KIETZEN var 24/6 1505 i Kalmar med Jørgen Koch som chef og 27 mand, omtales 1506 som en engelsk ketze, 1509 fik krudt ombord.

KRAVELLEN 1488 har kongen en mester fra Holland til at færdiggøre den nye kravel.

KREJEREN omtales 1510 som det nye skib med Jens Svendske, lå januar 1523 ved Kalmar, fik i maj 1523 forråd ombord i Visby, der tyder på, at den havde 50-60 mand.⁵

KUTBORD løb i marts 1509 ud mod de svenske og fik krudt ombord.

KØGE HOLK var 24/6 1505 i Kalmar med Jacob Andersen som chef og 46 mand.

LILIEN fik krudt ombord 1509 da den løb ud mod de svenske.

DEN LYBSKE BARK blev erobret ved Visby i 1509 af Laurens Skin-
kel.

DEN LYBSKE HOLK blev erobret af Otto Rud i 1509 ved Reval, fik
24/6 1509 krudt ombord.

LØWEN et mindre skib foræret til kong Hans af kong James af Skot-
land, 1511 forlader Andreas Bartun Danmark med skibet og optræder
som sørøver, arresteres af Henry VIII af England samme år, kongen
rykker for at få skibet tilbage i februar 1512 og februar 1513.

MARIA VAN SIRICHSEE 1508 købte kongen skibet af skipper Tønnes,
omtales 1511.⁶

MARIA VAN HORN fik krudt udleveret d. 12/3 1509 og atter 1510, da
det skulle til Norge.

MARGRETHE en gave fra kong James IV af Skotland 1507.

MAURITS ligger 7/10 ved Riga. Det har da ombord: 2 halve mes-
sing kartover med kammer, 6 halve skærmbrekkere, 6 stenbøsser, 42
skerpentinere små og store samt 6 hagebøsser.

MICHEL SKOTTES KRAVEL 1487 løn til en styrmand, en hovedsbåds-
mand, en tømmermand, 14 pøtkere og 1 knægt.

NIELS BOSENS SKIB var en kravel, der sank i Kalmarsund den 22/10
1506.

NIELS CLEMENSSENS KREJER omtales 1501 ved landehjælpen.

NIELS HACKS SKIB var 24/6 1505 i Kalmar med 24 mand.⁷

OLUF STYGSENS SKIB var 24/6 1505 i Kalmar med 27 mand.⁷

DEN SKOTSKE BARK fik 1510 udleveret krudt til en rejse til Norge
med prins Christian.

DEN SKOTSKE KRAVEL kan være den samme som den førnævnte, fik
1509 udleveret krudt.

SKYTTERNES KRAVEL muligvis det skib, som kongen købte i 1487.

SNAGEHAVN var 1505 i Kalmar med Niels Jensen som chef og 25
mand, lå 4/8 1506 i Kalmarsund og i 1507 (kaldes da den store bard-
se), fik 1509 og 1510 krudt ombord, sejlede 1510 til Rusland med An-
ders Morian, 1511 var Hans Andersen hovedsmand, lå da ved Flens-
borg. Skal være foræret til kongen af Sten Sture.

SNEKKEN 1487 løn til 5 pøtkere.

SVANEN 1493 på togt til England med skipper Hans Glintze, 1504
skal have ny mast efter haveri ved København, 22/10 1506 meldes

sænket af lybekkerne, 24/6 1507 er med kongen ombord ved Kalmar, 1509 fik Pinsedag krudt ombord, fik i april sit ror skudt i stykker, 1510 afsejlet fra København. 21/10 1512 lå ved København.

SVENDBORGER KRAVEL fik 1510 krudt ombord med Sander Skotte.

DEN SVENSK HØLK løb d. 12/3 1509 ud mod de svenske.⁸

TOMES NIELSENS SKIB var 1505 i Kalmar med 19 mand.⁹

UGLEN kom 2/2 1509 fra Stralsund, fik krudt ombord i København, lå 22/9 1509 i Visby havn, fik 1523 forsyninger 5/5 i Visby og atter forråd i Visby i 1524.

ØRIEN omtales 4/8 1506 som et skib vor gamle Herre gav den unge konge.¹⁰

Christian 2. fik følgende nye skibe:

BARBARA sendtes efterår 1520 til Preussen som kaper, erobrede en hollænder og en skotte, returnerede til København sidst på året 1521, angives som jagt.

BARKEN fik maj 1523 forråd ombord i Visby, fik 17/8 1523 følgende ombord: 3 liggende stykker, 3 kartover, 18 skerpentiner og 15 hagebøsser, september 1523 strandet ved Danzig.

BARTUNEREN erobret i september 1521 af Søren Norby fra Staffan Sasse, der havde købt den i Danzig, afsejlet april 1523 med Christian 2., 7/10 1525 erobret af hamburgerne ved Gretziel i Ostfrisland.

CHRISTOFFER 1518 forlist ved Livland, omtales 11/3 1519, at skipper Pavel Munter har tjent på den i 2 år.

DANSKE JAGT 1524 købt til Søren Norby fra Danzig, havde 4 skerpentiner og 6 hager.

DANSKERHOLKEN eller BARNERHOLKEN afsejlede i april 1523 med Christian 2., udlejet 10/9 1523 og solgt 13/6 1524.

ELEPHANTEN angives af Arild Huitfeldt som afleveret af Henrich Goye til Frederik I i 1524 sammen med LØWEN, PETER VAN HULL og HAMBORGERBARKEN, men andre kilder angiver sammen med de 3 skibet LEZART. Derfor: er det to forskellige skibe eller er det to navne på samme skib?

ENCKHUYSEN KRAVELLEN 1531 var Christian 2. på dette skib på togtet til Norge, 1532 sejlede han på skibet til Danmark.

6. Arild Huitfeldt, side 1080.

7. Styffe V, nr. 40.

8. G. Galster, side 115.

9. Styffe V, nr. 40.

10. Styffe V, nr. 85.

11. Forstreuter, side 98.

GALIONEN købt 1525 af Christian 2. i Holland, var 14/6 1525 i Skotland, sank 7/10 1525 ved Gretziel i Ostfrisland efter kamp med hamburgerne.

FLYVENDE GEIST 1518 var med på togtet til Stockholm, sank ved Reval på hjemvejen, afsejlet med Christian 2. april 1523, 1525 på grund ved Gretziel i Ostfrisland. Det var en kravel.

GREIFSWALD KREJER eller SORTE KREJER fik forsyninger i Visby juli 1523, førtes februar 1524 af mytterister til Greifswald, havde 1 stenbøsse, 2 kartover, 2 skerpentiner og 20 hager og forråd til 54 mand.

GRIB fik september 1523 forråd ombord i Visby, 1525 til Reval og beslaglagt der, var på 160 læster, havde 3 stenbøsser, 3 kartover, 1 føyle, 10 skerpentiner og 19 hager.

HOLKEN fik 1523 forråd ombord i Visby, omtales også 1524, havde forråd til 80 mand.

LILLE JAGT fandtes 1524 i Visby, 4 skerpentiner og 6 hager.

DEN NY JAGT fik 1524 forråd ombord i Visby til 16 mand.

DEN SORTE JAGT 1525 stak skipper Clement af med skibet fra København, forlist 15/4 1526 ved Skotland.

JOHAN HVID sejlede 15/1 1523 med skipper Peder Hvas, afsejlet med Christian 2. i april 1523.

KASPARS SKIB eller CASPAR BARK tilgik 1523 Søren Norbys flåde i Visby, sank februar 1524 i gattet ved Visby.

KLAUS RØDES SKIB hørte 1525 til Kniphofs flåde af kaperskibe, sank 7/10 1525 ved Gretziel i Ostfrisland.

KLEFLUS omtales 1524 i Visby i Søren Norbys flåde, erobret 1526 af Reval.

KRAVELLEN kom 1523 fra Finland til Visby, fik forråd ombord flere gange, lå vinteren 1523-24 i Slite på Gotland, havde forråd til 160 mand, havde 18 stenbøsser, 1 slange, 2 føyler, 6 skerpentiner og 29 hager.

LANGE NY JAGT lå 1524 i Visby.

LEON eller LØVEN købt 1517 af Robert Bartun i Skotland til kongen, havde 1521 Robert Bartun som chef, 1523 afsejlet med Christian 2, undsatte København 20/11 1523, angives som en kravel, bragte 16/1 forråd til Søren Norby, var siden i Norge, sendes 1526 til Norge med Mogens Løvenbalk og atter i 1527 i Oslo.

LEON omtales i maj 1525 som et skib Kniphoff har anskaffet til Christian 2.

LYBSKE KREJER fik juli 1523 forråd ombord i Visby til 54 mand, havde 2 stenbøsser, 2 kartover, 1 skerpentin og 16 hager.

LYBSKE KREJER fik også i juli forråd ombord i Visby til 54 mand, havde en anden skipper, og bestykningen var også anderledes: 5 stenbøsser, 2 skerpentiner og 6 hager.

LEZART eller LYSERT angives som en krael, fik oktober 1523 forråd ombord i Holland, undsatte København 20/11 1523, sendes 1526 til Norge med Mogens Gyldenstjerne og atter i 1527 i Oslo.

MARCUS LANGE afsejlet 1523 med Christian 2., skipper Gregorius.

MARIA påbegyndtes under kong Hans, men blev først færdigbygget under Christian 2., nævnes første gang 1517 i august, da det får proviant på Gotland, 1518 havareret ved Reval, får 1519 ny mast i København, afsejler med Christian 2., 1525 sælges skibet til en genueser. Det var et af datidens største skibe på 3-400 læster.

PETER VAN HULL får oktober 1523 forråd ombord i Holland, undsætter København 20/11 1523, 1525 afsejler skipper Clement med skibet, forliser 15/4 1526 i Skotland, men dukker atter op i Bæltet 1527.

LILLE RUDERS JAGT fik 5/5 1523 forråd ombord i Visby, var sandsynligvis et rofartøj.

SASSEN erobret i september 1521 fra Staffan Sasse, afsejlet 20/8 1522 til Reval med 100 knægte, forliste før Jul ved Balgadybet ved Königsberg, havde 4 stenbøsser, 2 falkonetter, 17 skerpentiner og 17 hager.

SVANEN blev taget i danske farvande, da det drev sørøveri. Kongen må have haft det med på sin flugt, da det blev solgt til Klaus Kniphoff. Det omtales af Christian 2. d. 7/3 1525.

SUARTHE KREYER fik 1523-1524 forråd ombord i Visby til 82 mand, havde 6 stenbøsser, 2 falkonetter og 18 hager.

TIMHOLM havde 15/1 1523 skipper Mogens, afsejlede med Christian 2.

ØRNEN 1524 var i Visby hos Søren Norby.

Frederik I.s orlogsflåde

ENCKHUYSEN KRAVEL overtaget efter Christian 2. i 1532, nævnt igen i 1535.

GRIKEN omtales 1532 med skipper Hans Madsen.

DEN SORTE JAGT 1525 da skipper Clement flygter med den, omtalt under Christian 2.

KRONEN kom 23/8 1523 til Oslo med 90 mand, d.16/2 1524 skulle den repareres i Oslo, d. 2/12 1524 strandet ved Skagen.

MICHAEL 4/3 1532 afsejler kravellen til Norge, har i maj 1532 Peder Skram som høvedsmand, omtales atter 1535 og 1543.

SALOMON 11/11 1532 skal mester Christian Hvid i Århus betale løn til alle på skibet.

SAMSON udrustes 1532 til togt til Norge, omtales atter 1535 og 1543.

Herudover havde Frederik I 1524-25 PETER VAN HULL, som skipper Clement flygtede med, og han overtog ved Københavns kapitulation yderligere HAMBORGER BARKEN, LESART og LØVEN (LEON), der er omtalte under Christian 2. ligesom skibet ELEPHANTEN, omtalt hos Arild Huitfeldt.

Oversigt over skibshefer

Vi kender ingen navne fra Erik af Pommerns tid, bortset fra Peder Oxe, der i 1429 havde samlet en flåde i Grønsund, men det er vel et spørgsmål, om han kan siges at være flådefører. Hans hverv var som lensmand på Krogen slot at overvåge sejladsen gennem Øresund, og selvom vi mange gange hører om flåder under kong Erik får vi aldrig at vide, hvem, der var chefer. Det gjorde vi jo desværre heller ikke, da hanseaterne i 1428 omtaler de 7 store skibe, der brød blokaden omkring København, og kalder hovedsmændene for Danmarks kækkeste.

Fra Kristoffer af Bayerns tid har vi for første gang nogle regnskaber vedrørende flåden, men det er blot lønninger til nogle skippere, vi hører om, og derfor udelukkende navne på disse skippere, nemlig Jorius, Heinrich Dusing, Henniken og Gerdh. Vi får at vide, at antagelserne af skibsfolk til flåden foretages af rigsmarsken Oluf Axelsen Thott og hofmesteren OTTO NIELSEN ROSENKRANTZ, og den sidstnævnte hører vi mere om under Christian I. Det er nemlig denne Rosenkrantz, som Arild Huitfeldt i sin Danmarkskrønike kalder for Rigens admiral i 1459. Endvidere hører vi om OLUF AXELSEN THOTT, som havde været rigsmarsk 1443 til 1448, og i 1455 er han på togt til Reval sammen med nogle andre hovedsmænd: JOACHIM FLEMMING, MAGNUS EBBESEN, TIMME CHRISTIANSSON og KORFITS RØNNOW. Den sidstnævnte var iøvrigt dronning Dorotheas hofmester 1462 til 1475.

Af andre hovedsmænd fra denne tid kan først og fremmest nævnes den skibshef, der gjorde tjeneste hos Henrik Søfareren i 1448. Vi kender dog kun hans navn som: VOLLERT. Herudover var der i alfabetisk orden:

HERMAN BUCH, der i 1468 var skipper på »det statelige orlogsskib«, som Christian I fik forærende.

MAGNUS GREN, der i maj 1452 var høvedsmand på flåden til Stockholm og i 1469 atter var i Østersøen. Muligvis er det ham, der var svensk fodermarsk under kong Kristoffer.

EGGERT KRUMMEDIGE nævnes som høvedsmand i Østersøen 1469.

THURE THURESEN BJELKE var ligeledes høvedsmand i Østersøen i 1469 og lensmand på Kalmar.

Under kong Hans og Christian 2. er personkendskabet naturligvis en hel del større, og der kan bl. a. her nævnes fire mænd, som til forskellige tider benævnes admiraler eller øverste høvedsmænd.

HENRIK KRUMMEDIGE, der var en af kongens folk, som mest blev anvendt, når maritime spørgsmål skulle klares. Allerede i 1488 skulle han til kongen lade bygge »en god jagt« på 24 årer, og i 1490 hører vi om ham, som kaptajn på en kongelig udligger. I 1497 havde han lånt sit skib BADEQUAST til kongen, i 1507 lå han med 3 skibe i Kattegat og i 1510 nævnes han som høvedsmand på ENGELN, idet han tilmed den 10. august fik bestalling som øverste kaptajn og høvedsmand. Sidst hører vi om ham, da han i 1515 var i Nederlandene med nogle skibe for at hente dronningen til Danmark.

JENS HOLGERSEN ULFSTAND møder vi årene 1493 til 1499 som lensmand på Gotland, hvor han arresterer en række skibe, som ulovligt søger at sejle på Sverige i 1493, 1494, 1497 og 1499. I forbindelse hermed ser vi, at kongen i maj 1497 udsender et brev til ham og alle kaptajner, quartermestre, gemene tjenere og knægte, der er udsendte i Østersøen. I 1506 ligger han i Kalmarsund med 9 skibe, i 1507 samme sted med op til 15 skibe og i 1508 kom han med 7 svære skibe for at undsætte Kalmar Slot. I 1509 var han chef for flåden i Østersøen og i 1511 hører vi, at han eskorterede en handelsflåde til Livland.

SØREN NORBY er den tredje af admiralerne, der omtales. Han var tilsyneladende i 1504 ansat i den svenske flåde under Svante Nilsson, og man kan så gisne om, at han var anbragt der for at lære de svenske skær bedre at kende. I hvert tilfælde foregår hans fleste søkspeditioner i den østligste del af Østersøen, og første gang, vi møder ham her som chef for 9 mersskibe er i 1507. 1508 kaldes han øverste kaptajn i søen og i 1509 sendes han til Traven med 40 skibe. 1510 var han chef på BARTUNEREN, og i 1514 førte han ENGELN til Nederlandene, hvorfra den aldrig vendte hjem. I årene 1515 til 1517 var han høvedsmand på Island, men kongen havde brug for ham nærmere, hvorfor

han i 1517 udnævntes til lensmand på Gotland. 1518 var han med DEN FLYVENDE GEIST, 1519 søgte højesteren i Preussen at få ham til sig, men han forblev hos Christian 2., 1520 var han admiral for flåden i Stockholm, 1521 erobrede han svenskeren Staffan Sasses kavel BARTUNEREN, og da Christian 2. flygtede forblev han trofast og kæmpede for ham i Østersøen fra sit faste sæde, Visborg, på Gotland.

TILE GISELER var gift med Cecilia, der var en søster til Søren Norby. I 1509 hører vi for første gang om ham, da han sendtes til Finland, og i 1510 og 1516 kaprede han fjendtlige skibe. Han forlod Danmark sammen med Christian 2., men førte kongens undsætningsflåde til København i efteråret 1523. Han blev da kaldt admiral. Han gik i kong Frederik I.s tjeneste og vi ved, at han i 1524 fik livsbrev på en årlig ydelse af høsttolden fra Falsterbo. 1526 sendtes han på en mersejagt til Oslo og i 1530 var han hovedsmand på et stort nybygget skib. 1532 var han admiral på flåden, der sendtes til Oslo.

Foruden disse fire navnkundige personer har vi i det foregående mødt en række hovedsmænd på kongens skibe. En del af dem har været på lejede skibe som kaperkaptajner, og det er ikke altid helt let at skelne mellem de to kategorier. Ikke desto mindre er det forsøgt her, idet der først her omtales hovedsmænd fra kongens egne skibe i alfabetisk orden:

ANDERSEN, HANS, der i 1511 var hovedsmand på SNAGEHAVN.

ANDERSEN, JACOB, der 1505 var chef på KØGE HOLK ved Kalmar. BECK, CLAUS var kaptajn 1511.

BILLE, ANDERS var 1502 chef for arkeliet og lå i 1507 i Kalmarsund, 1508 var han fodermarsk og 1509-13 var han lensmand på Møen.

BILLE, CLAUS var kaptajn på et af kongens skibe 1511.

BILLE, HANS var i 1502 chef på et af kongens skibe, og i 1504 og 1505 chef på BARBARA, 1513 er han lensmand på Skjoldenæs.

BILLE, TORBJØRN var i 1505 chef på DET ENGELSKKE SKIB ved Kalmar, omkring 1510 lensmand til Abrahamstrup og Vordingborg.

DANKVART, KASPAR afsejlede 1509 med en jagt fra Gotland, og lå i 1517 ved Reval med to skibe.

GREERS, ANDERS var i 1509 hovedsmand på ENGELSKMANDEN.

GRIP, NIELS BOSEN var 1502 chef for et kongeligt skib, var i 1506 på togt i Kalmarsund og i 1510 forfulgte han i august de lybske skibe til Lübeck.

HOLST, THOMAS var i 1509 chef på FYRBLASEN.

JENSEN, NIELS var 1505 i Kalmar som chef for SNAGEHAVN.

KOCK, JØRGEN opbragte i 1504 et skib ved Gotland, var i 1505 i Kalmar som chef for KIETZEN, og lå i 1511 i Bæltet med en kongelige udligger.

LOFFE, CLAUS var 1511 kaptajn.

LUNGE, OVE VINCENTSEN var i 1518 hovedsmand på MARIA, da den søgte ly i Reval.

MADSEN, ROLF var i 1517 hovedsmand på en kongelig udligger.

MEISSNER, MADS var hovedsmand 1518 på en kongelig udligger.

NORBY, CLAUS var 1511 hovedsmand på et kongeligt skib og i 1519 var han kaptajn på en jagt.

PARSBERG, JØRGEN var i april 1502 chef på et af kongens skibe.

PINING, DIDRIK var i kongens tjeneste fra 1485, fik i 1487 løn til sine folk på BARKEN, og afsejlede samme år til Gotland, men han er dog mest kendt for sin deltagelse i togtet til Amerika i 1472.

POTHORST, HANS kendes fra de samme år som Pining og ligeledes fra hans tjeneste under togtet til Amerika.

RUD, JØRGEN var i april 1502 chef på et af kongens skibe.

RUD, OTTO afsejlede 1509 på en holk med flåden til Finland, hvor han var hovedsmand for de landsatte krigsfolk, der plyndrede Åbo domkirke, hvis alterkalk returneredes i 1925.

SKOTTE, SANDER var 1510 chef på SVENDBORGER KRAVEL, og var i 1511 kaptajn på en bark.

STEGETIN, JØRGEN var i 1522 i Reval med jagten SASSEN, fulgte Christian 2. og var i 1525 sammen med Claus Kniphof i Nordsøen.

STIGSEN, OTTO blev i 1509 sendt til Finland.

SVENDSKE, JENS var 1510 på KREJEREN og i 1511 var han atter på et kgl skib.

THOTT, TRUD ANDERSEN kaprede et skib i 1493, var iøvrigt lensmand på Abrahamstrup.

THURESEN, THURE (måske Bjelke), 1469 hovedsmand i Østersøen og lensmand på Kalmar.

WULFF, PETER var chef for en kongelig udligger i 1502.

Udover de nævnte omtales blot nogle få nye hovedsmænd under Frederik I. Det er MOGENS LAURITZEN LØVENBALK, der i 1526 sendtes til Oslo på LEON, og ESKE BILLE på en holk samt PEDER SKRAM, der i

1532 var høvedsmand på MICHAEL. Desuden omtales høvedsmanden på Akershus, MOGENS HENRIKSEN GYLDENSTJERNE som admiral, da han i 1527 sendtes til Oslo. Muligvis skal man ikke lægge mere i betegnelsen admiral end, at han var chef for de skibe, der sendtes afsted.

Blandt de foranstående personer kan der være enkelte, som måske ikke har været skibschefer, men høvedsmænd for militære styrker ombord. Derimod kan der næppe være tvivl vedrørende de følgende personer, der er angivet som værende kaperkaptajner, men til gengæld kan der være tvivl, om nogle af dem ikke også har været ansatte som egentlige kaptajner ved den kongelige flåde. Dette gælder for så vidt allerede ved de førstnævnte:

BARTUN, ANDERS eller ANDREW sendtes af den skotske konge til Danmark i 1506 og atter 1508. I 1509 og 1510 var han i kong Hans tjeneste som kaper og erobrede flere skibe, og forinden han i 1511 forlader Danmark kaldes han kongens kaptajn, men derefter optræder han som selvstændig kaper eller man må vel kalde det sørøver og arresteres af et engelsk orlogsskib.

BARTUN, ROBERT var i 1510 i kongens tjeneste, og vi hører ham atter omtalt i 1510 som chef på kongens skib LEON.

BROCKENHUSEN JOHAN tjente i 1506 som kaperkaptajn hos kongen og omtales i 1510 som lensmand på Krogen Slot.

BUSCH, BARTOLT skal være fra Livland og omtales i 1488 som skipper på en kaper, men i 1490 som chef på en dansk udligger.

HOYKE, BERTRAM var i 1490 som kaper i kongens tjeneste.

HUNK, JENS omtales i 1510 som en dristig kaper, der trængte ind i Kalmarsund og erobrede 6 skibe.

HUNNINGHUSEN, HENRIK og JAKOB skal i 1490 begge have været i kongens tjeneste som kapere.

SKOTTE, DAVID var i 1511 kaper for kongen.

VALLATS eller WALLACE, JACOB var i 1510 og 1511 kaper i kongens tjeneste.

Endelig bør vel også nævnes de to mænd, der var kaptajner hos Christian 2. efter dennes landflygtighed, nemlig: SKIPPER CLEMENT, der natten mellem den 7. og 8. september 1525 stak af fra København med PETER VAN HULL og DEN SORTE JAGT. Han opererede i 1526 og 1527 i Nordsøen hovedsagelig mellem Norge og Skotland, 1532 blev

han rapporteret i Kattegat og i 1534 afsejlede han i al hemmelighed fra Amsterdam med sit skib uden ror.

CLAUS KNIPHOFF fik den 16. februar 1525 Christian 2.s fuldmagt som kaperkaptajn og afsejlede ud i Nordsøen. Den 7. oktober samme år kom han i kamp med hamborgerne ved havnen Gretziel i Ostfrisland. Han blev arresteret, dømt og halshugget som sørøver.

Kilder og litteratur

Rigsarkivet

Danske Kancelli B 33 Koncepter til missiver, B 38 Indlæg til registre og henlagte sager, B 46 Diverse 1481-1571.

Registrant 108 A, Kristoffer Parsbergs kammerregnskaber pk. 1 til 5, Regnskab fra Københavns Slot 1493-94, pk. 9 Regnskaber fra Visborg.

Personarkiver:

nr. 5141 Anders Bentsen Bille.

nr. 5147 Esge Pedersen Bille.

nr. 777 Eskil Mogensen Gøye.

nr. 5815 Henrik Krummedige.

nr. 1431 Søren Norby.

nr. 1475 Torben Oxe.

nr. 1734 Henrik Rud.

Håndskriftsamlingen I Klevenfeldt 1-4, 10,11,16,18,19,20,36 Rosenkrantz, Villads Christensen nr. 8 om Skipper Clement, William Christensen nr. 4-6 dok. 1451-1513.

Tyske Kancelli, England A I, 1435-1602.

Trykte dokumenter

Allen, C.F.: Breve og Aktstykker til Christian II.s og Frederik I.s Historie, København 1854.

Almqvist, J.A.: Stockholms Stads Skattebok 1516-25, Stockholm 1935.

Andersen, C.E.: De Hansborgske Registranter, København 1943-49.

Bang, Nina E.: Tabeller over Skibsfart og Varetransport gennem Øresund 1497-1660, København 1906.

Bijdragen en Mededeelingen van het Historische Genootschapt te Utrecht, bind 66, Utrecht 1948.

- Brewer, J.S.*: Letters and Papers of the Reign of Henry VIII, bd. 1 – 4, London 1862-1876. (Henry VIII) Calendar of State Papers relating to Scotland, vol.1, London 1858.
- Christensen, William*: Missiver fra kong Christian I.s og kong Hans tid, København 1912-1914.
- Christensen, William*: Dronning Christines hofholdningsregnskaber, København 1904.
- Danske Magasin.
- Diplomatarium Flensborgense, udg. af H. C .P. Seidelin, bd. 1-2, København 1865-73.
- Diplomatarium Islandicum.
- Diplomatarium Norwegicum, I – XVIII, (Dipl.Norw.)
- Ekdahl, N.J.*: Christiern II.s arkiv, bd. 1-4, Stockholm 1835-42, (Ekdahl).
- Erslev, Kr., og Møllerup*: Kong Frederik I.s danske Registranter, København 1879.
- Gairdner, James*: Letters and Papers of the reign of Henry VIII, vol.5, London 1880
- Gairdner, James*: Henry the Seventh, London 1892.
- Gairdner, James*: Letters and Papers of the Reigns of Richard III and Henry VII, vol. 1-2, London 1861-63.
- Galster, G.*: Danske Middelalderlige Regnskaber 1. rk. bd. 1-2, København 1944.
- Grønblad, Edward*: Nya Bidrag till belysande af Finlands Medeltid, Helsingfors 1852.
- Grundtvig, Johs.*: Nye Bidrag til Sømagts Historie i Grevens Fejde 1534-36, i Danske Samlinger II, 1866-67.
- Konung Gustaf den Førstes registratur 1-20, Sthm. 1861 ff.
- Hannay, R.K.*: The Letters of James V, Edinburgh 1954 (Hannay).
- Kong Hans Brevbøger, i Geheimearchivets Årsberetning I.
- Kong Hans Regnskabsbøger, i Danske Magasin 4 rk.bd. 1.
- De Hansborgske Registranter udg. af C.E.Andersen I-II, København 1943-49.
- Hanserecesse I afd, bd. 4-6, II afd. bd. 1-7, III afd. bd. 1-9, IV afd. bd. 1, Leipzig 1897-1913. (Hanserecesse).
- Hansische Geschichtsblätter, vol. XVIII, 1912, Leipzig.

- Hansische Urkundenbuch I-XI til 1500, Halle, Leipzig, München, 1876-1816 og Weimar 1939.
- Hildebrand, Emil: Stockholms Stadböcker, Serie II bd. 5, Stockholm 1944.
- Hille: Registrum Christian I i Urkundensammlung der Gesellschaft für Schleswig-Holstein-Lauenburgske Geschichte, bd. 4, Kiel 1875.
- Häpke, Rudolph: Niederländische Akten und Urkunden zur Geschichte der Hanse und deutschen Seegeschichte, I, 1531-57, München, Leipzig 1913.
- Joachim, Erich: Die Politik des letzten Hochmeisters in Preussen, i Publikationen aus den kgl. Preussischen Staatsarchiven, Leipzig 1892.
- Kalkar, C.H.: Aktstykker henhørende til Danmarks Historie i Reformationstiden samlede af udenlandske arkiver, Odense 1845.
- G.E.Kleming: Svenska Medeltidens Rim-Krönikan. Københavns Diplomatarium bd. I.
- Lassen, G.F.: Documenter og Actstykker til Københavns Befæstnings Historie, København 1855.
- Marquard, E.: Breve til og fra Mogens Gyldenstjerne og Anne Sparre I-III, København 1929-41.
- Mitteilungen des Vereins für Lübeckische Geschichte, bd. 11, Lübeck 1903-04, bd. 12 1905-07.
- Paludan-Müller, C.: Aktstykker til Nordens Historie i Grevefejdens tid I-II, København 1852-53.
- Publications of the Scottish History Society, Ser. 3 vol. 45, Edinburgh 1953.
- Regesta Diplomatica Historia Danica, København 1847 ff.
- Repertorium Diplomaticum Regni Danici Medievalis 1451-1513.
- Reygersbergh, Jan: De Oude Chronijcke en de Historien van Zeelandt, Middelburgh 1644.
- Scriptores Rerum Danicarum.
- Sjødin, Lars: Handlingar till Nordens Historia 1515-1523, bd. 1-3, Stockholm 1967-79. (Sjødin)
- Styffe, C.G.: Bidrag till Skandinaviens Historia ur utländska arkiver, 1-5 del, Stockholm 1859-75. (Styffe)

Urkundenbuch der Stadt Lübeck, bd. X-XI, Lübeck 1898-1905.
(Lübeck).
Zeitschrift des Vereins Lübeckische Geschichte und Altertumskunde,
bd. 1, Lübeck 1860, bd. 14. Lübeck 1912.
Årsberetninger fra det kgl. Geheimearchiv, I-V.

Det kgl. Biblioteks håndskriftsamling

Ny kgl. Samling 600 C, Fol. Regnskab over Indtægter og Udgifter til
Ditmarskertøget 1500.
Ny kgl. Saml. 926, 4., En dansk Krønike 1470 til 1549.
Ny kgl. Saml. 463 K, fol. Anton Frederik Petersens Samlinger ang.
den danske Sæetat.
Ny kgl. Saml. 782 ab, 4. Anton Frederik Petersen: Samlinger Søe
Etaten vedkommende.
Ny kgl. Saml. 582 Fol, Danske Kongers Bedrifter 1448-1649.
Ny kgl. Saml. 1502 Fol, Om Danmarks Land- og Søkrigsvæsen.
Gl. kgl. Saml. 3109, 4., Kong Hans Skudsmål for Jens Holgersen Ulf-
stand 1511.
Thottske Saml. 1599, 4., En dansk Krønike fra 1464 til 1573.

Anden litteratur

Allen, C.F. De tre nordiske Rigers Historie I-V, 1864-72.
Arup, Erik: Danmarks Historie I, København 1925.
Barner, Konr.: Familien Rosenkrantz Historie I, København 1874.
Bjørnbo, Axel Anthon og Carl S. Petersen: Fynboen Claudius Clausen
Svart, København 1904.
Blom, Otto: Ældre danske Metal og Jern Stykker, København 1889.
Boeszoermyen, R.: Danzigs Teilnahme an den Kriege der Hanse gegen
Dänemark, Danzig 1860-72.
Boisen, F.: Af Møns Historie bd. 3, 4 og 5, Stege 1917 og 1918.
Callender: The Ships of Maso Finiguerra, i *Mariners Mirror* vol. II.
Cipolla, Carlo M.: Guns and Sails in the early phase of european Ex-
pansion 1400-1700, London 1965.
Chatterton, E. Keble: Sailing Ships and their Story, London 1923.

- Christensen, Aksel E.*: Danmark, i Hansestæderne og Norden, fra det nordiske historikermøde i Århus, 1957.
- Christensen, Aksel E.*: Kongemagt og aristokrati, København 1968.
- Christensen, Aksel E.*: Ret og magt i dansk middelalder, København 1978.
- Christensen, Aksel E.*, Danmark, Norden og Østersøen, Afhandlinger til 70-årsdagen, København 1976.
- Christensen, Arne Emil*: Skibsristerne i Sæby kirke, i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1969.
- Christensen, William*: Dansk Statsforvaltning i det 15. årh., København 1903.
- Christensen, William*: Unionskongerne og Hansestæderne 1439–1466, København 1895.
- Crumlin-Pedersen, Ole*: En kogge i Roskilde, i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1966.
- Crumlin-Pedersen, Ole og Olaf Olsen*: The Skuldelev Ships, i Acta Archæologica, vol. 38, 1967.
- Crumlin-Pedersen, Ole*: Skibe på havbunden. Vragfund i danske farvande fra perioden 600-1400, i Maritime studier tilegnet Henning Henningsen. Helsingør 1981.
- Daae, L.*: Diderik Pining, i Historisk Tidsskrift, Kristiania 1882.
- Deecke*: Lübsche Geschichte und Sagen, Lübeck 1852.
- Dudszus, Alfred og Ernest Henriot*: Dictionary of Ship Types, London 1986.
- Ekman, Carl*: Skeppstyperna under Gustav Vasas och Erik XIV.s tid, i Sjöhistorisk Årsbok 1945-46.
- Ericsson, Ingolf*: Engelborg på Slotø – skibsværft, fæstning og lensmandssæde fra kong Hans tid, i Hikuin, Højbjerg 1988.
- Erslev, Kr.*: Danmarks Historie under Dronning Margrethe, København 1882.
- Forstreuter, K.*: Die preussische Kriegsflotte im 16. Jahrhundert, Heidelberg 1960.
- Fritze, Konrad und Günter Krause*: Seekriege der Hanse, Berlin 1989.
- Garde, H.G.*: Efterretninger om den danske og norske Søemagt, I–IV, København 1832-1835.
- Gebauer*: Der Hildesheimer Dietrich Pining als nordischer Seeheld und Entdecker, i Alt Hildesheim, hefte 12, 1933.

- Glete, Jan*: Svenska Orlogsfartyg 1521-1560, i Forum Navale nr. 30 og 31, Stockholm 1976-77.
- Graah, W.*: Udkast til Danmarks Søekrigshistorie, København 1818.
- Grundtvig, Joh.*: Bidrag til Oplysning af Grevefejdens tid, i Danske Samlinger 2 bd. , 1871.
- Konung Gustaf I. Registratur* bd. I-IV, Sthm. 1861 f.
- Hansen, Marius*: Udgravningen af kong Hans skibsværft Engelsborg på Slotø i Nakskov Fjord, i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1948.
- Heise, A.*: Kristian II i Norge og hans fængsling, København 1877.
- Heise, A.*: Familien Rosenkrantz Historie bd. II, København 1885.
- Heise, A.*: Wulfgang von Utenhof, i Historisk Tidsskrift 4. rk. bd. 6, 1878.
- Henningsen, Henning*: Da en dansk-portugisisk ekspedition fandt Amerika for 500 år siden, i Handels- og Søfartsmuseets Årbog 1972.
- Henningsen, Henning*: Skikke ved søsætning, navngivning og dåb af skibe i Danmark, i Handels- og Søfartsmuseets årbog 1983.
- Hoffman, M.*: Lübecks Krieg gegen Dänemark 1509-12, i Mitteilungen des Verein für lubische Geschichte, Lübeck 1906.
- Hough, Rich.*: Fighting Ships, London 1969.
- Howard, Frank*: Early Ship Guns, i Mariners Mirror 1986.
- Häpke, Rudolf*: Der Untergang der hansischen Vormachtsstellung in der Ostsee, i Hansische Geschichtsblätter 1912.
- Häpke, Rudolf*: Die Sundfrage und der holländisch-lübische Konflikt auf der Tagung zu Kopenhagen april 1532, i Zeitschr. d. Verein f. lübeckische Gesch. 1912.
- Huitfeldt, Arild*: Danmarckis Riges Krønike, København 1652.
- Hørby, Kaj*: Øresundstolden og den skånske skibstold, i »Middelalderstudier tilegnede Aksel E.Christensen«, 1966.
- Ilse, Grethe*: Arild Huitfeldts manuskripter, København 1976.
- Jahn, F. H.*: Danmarks politisk-militære Historie under Unionskonjerne, København 1835. (Jahn)
- Jahn, F. H.*: Efterretninger om Familien Krummedige, København 1845.
- Jahn, F. H.*: Udkast til Grevefejdens Historie, København 1823-25, i Magasin for militær videnskabelighed.

- Kirkehistoriske Samlinger II, 1853-56.
- Koch, Reimar*: i Magasin for militær videnskabelighed, 1818-27.
- Kohl, Dietrich*: Dietrich Pining und Hans Pothorst, i Hansische Geschichtsblätter, 1932.
- Landstrøm, Bjørn*: Skibet, København 1961.
- Larsen, Sofus*: The Discovery of North America Twenty Years before Columbus, København London 1925.
- Larsson, Lars J.*: Søren Norbys skånska oprør, i Scandia 1964.
- Larsson, Lars J.*: Søren Norby och østersjøpolitiken 1523-1525, Lund 1986.
- Loughton, L. G. Carr*: Early Tudor Ship-guns, i Mariners Mirror, Cambridge 1960.
- Løgdberg, G.A.*: De nordiska konungarna och Tyska Orden 1441-1457, Uppsala 1935.
- Mickwitz, G.*: Aus Revaler Handelsbüchern in der ersten Hälfte des 16. Jahrh., Helsingfors 1938.
- Mojean, Franz*: Beiträge zur Geschichte des Krieges der Hanse wider Dänemark 1509-12, Stralsund 1898.
- Møllerup, W.*: Billeættens Historie, I.
- Moore, Sir A.*: Rig in Northern Europe, i Mariners Mirror bd. 41, Cambridge 1955.
- Morcken, Roald*: Langskip, knarr og kogge, Bergen 1980.
- Nance, R. Morton*: The Ship of the Renaissance, i Mariners Mirror, bd. 41 og 42, Cambridge 1955 og 56.
- Nielsen, P. Chr.*: Skibbygning og skovdyrkning, i Skovbrugstidende april 1958.
- Nielsen, V.*: Det tredje Anholtfund, i Tidsskrift for Søværnen, 1943
- Norn, Otto*: Christian III's Borge, København 1949.
- Olrik, Hans*: Et Bidrag til Søren Norbys Historie, i Historisk Tidsskrift 7. rk. bd. 4.
- Oppenheim*: Naval Accounts and Inventories, i Mariners Mirror, 1896.
- Palmén, E. G.*: Sten Stures strid med konung Hans, Helsingfors 1882.
- Paludan-Müller, C.*: De første Konger af den oldenborgske Slægt, København 1874.
- Pauli, C.W.*: Lübecks Mangeld und Caperwesen, Lübeck 1875.
- Petersen, Henry*: Et dansk Flag fra Unionstiden i Mariakirken i

Lübeck, i Aarbøger f. nord. Oldkyndighed og Historie, København 1882.

Prynn, M.W.: Henry V.s GRACE DIEU, i *Mariners Mirror*, Cambridge 1968.

Rose, Susan: The Navy of the Lancastrian Kings, London 1982, i Navy Records Society vol. 123.

Rule, Margareth : The Mary Rose, London 1982.

Schmidt, Ole: Anholtkanonen, i *Nationalmuseets Arbejdsmark* 1974.

Sjedin, Lars: Kalmarunionens Slutskede I-II, Uppsala 1943-47.

Sjedin, Lars: Historiska Handlingar del 40 bd. 1 og 2, 1977-79.

Svensson, Sv.: Kristian II.s planer for en arktisk ekspedition, i *Lunds Universitets Årsskrift* 1960.

Sølver, Carl V.: *Imago Mundi*, København 1951.

Theisen, Karl: Søren Norby, i *Historisk Archiv*, København 1870, bd. 1.

Timmermann, Gerhard: Bidrag til søsætningens historie, i *Handels og Søfartsmuseets Årbog* 1970.

Tuxen, N. E.: Kong Hans Krigsskibe ENGELEN og MARIA, i *Tidsskrift for Søværnen* 1891.

Waitz, Georg: Lübeck unter Jürgen Wullenweber, bd. 1-3, Berlin 1855-56.

Weinreich: Danziger Chronik, udg. af Th.Hirsch og F.A.Vossberg, 1855.

Venge, Mikael: Christian II.s fald, Odense 1972.

Venge, Mikael: Når vinden føjer sig, Odense 1977.

Vogel, Walther: Geschichte der deutschen Seeschiffahrt, Berlin 1915.

Zinglensen, Bent: Københavns havne, fortid og nutid, København 1977.

Register for personnavne

I dokumenterne er navnene bogstaveret ret forskelligt. Der er ikke her i bogen søgt nogen fast regel, men de er angivet som de findes i dokumenterne, altså forskelligt.

- Abeshavn, Hans 102, 203
Absalon 11, 12, 17
Adolf, htg. af Holsten 23, 24, 37, 38
Adolf, søn af kong Frederik I 75
Adolf de Bourgogne 171
Aggesen, Sven 12
Albrecht, højmaster 17, 75, 169, 175
Alfonso V, kg. i Portugal 48
Anders, mesterskibbygger 186, 189, 198
Anders bryggere, skp. 81, 203
Anders Hemmingsen 112
Andreas Jepsen 21
Anna af Brandenburg, dansk dronn. 75
Antonis, ordensmester 149
Axel Lagesen 81
Axel Olofsson 76
Axel Pedersson 29

Bartun (Bartoun), Andreas (Andrew) 98, 105, 111, 116, 117, 137, 204, 213
Bartun (Bartoun), Robert 111, 116, 154, 177, 206, 213
Beck, Claus 129, 137, 211
Beckman, Hans, skp. 73, 203
Beldenak, Jens Andersen, biskop 90, 99, 122
Bent Erichsen, kpt. svensk 92
Bille, Anders 87, 96, 97, 101, 105, 108, 109, 211
Bille, Claus 113, 137, 211
Bille, Esge, kpt. 183, 213
Bille, Eske 111, 112, 113, 116, 121, 123, 125, 126, 127, 128, 141, 201, 203

Bille, Hans 87, 90, 91, 137, 202, 211
Bille, Mogens, da. gesandt 177
Bille, Sten 90
Bille Torben (Torbjørn) 86, 90, 91, 137, 202, 211
Birger Gunnensen, biskop 86, 109
Bjelke, Steen Thuresen 96
Bjelke, Thure Thuresen 45, 210
Blanchert, Hans 158
Blom, Otto 66
Blome, Steffen 73
Bokelmann, Cleys 149
Bomhouwer, Bernd 105
Borchart v. Hameln 46
Bosen (Bossen), Niels hovedsbådsmand 73, 204
Brahe, Nils 76
Brahe, Sten 94
Brahe, Åge 110
Brems, Michel, kpt. svensk 92
Brockenhus, Johan 213
Brun, Laurits 172, 203
Bryske, Ejler 86, 202
Buch, Herman, skp. 47, 209
Busch, Bartold, skp., kaper 77, 137, 213
Bugislav, htg. 12
Bølle, Erik Madsen 104
Bøselman, Werner, skp. 73, 203

Carsten, skp. 72, 202
Cecilia, Søren Norbys søster 159, 211
Centurion, Auguste 176
Charles VII, kg. i Frankrig 33, 46
Chort, bøssestøber 128

- Claus, tømmermand 73
 Christian I, kg. 37 ff., 51, 55, 61, 68, 69, 70, 75, 76, 119, 125, 192, 193, 194, 197, 200, 201, 209
 Christian II, kg. 85, 87, 102, 107, 111, 124, 131, 132, 134, 139 ff., 180, 182, 183, 184, 186, 187, 188, 189, 192, 193, 194, 198, 199, 200, 204, 205, 206, 207, 208, 210, 211, 213.
 Christian III, kg. 75
 Christian IV, kg. 51, 52, 125
 Christian V, kg. 51
 Christine, dron. 75, 87, 88
 Christoffer, Valdemar Atterdags søn 14
 Clement, skp. 170, 178, 179, 182, 184, 189, 206, 207, 208, 213
 Columbus 64
 Danckvart, Casper, kpt. 106, 144, 211
 Detlefsen, Axel, skp. 74
 Don Fernando 132
 Don Pedro, portugisisk prins 47
 Dorothea, dron. 15, 37, 71, 75, 209
 Dorothea, Christian 3.s søster 75
 Dusing, Heinrich, skp. 36, 209
 Duyst, Didrik 176
 Duyst, Jakob 176
 Dyveke 143
 v.Düring, Nanning, skp. 46
 Edward IV, Kg. i England 47, 193
 Elisabeth, dron. 75, 141, 143, 144, 145, 160, 163, 177, 199
 Elisabeth, søster til Christian 2. 75
 Engelbrechtson, Engelbrecht 30
 Erik Menved 14
 Erik af Pommern, kg. 15, 21 ff, 34 ff, 46, 47, 50, 51, 55, 56, 61, 68, 70, 191, 193, 194, 200, 201, 209
 Erik Åkeson 72
 Fadder, mester bøssestøber 198
 Falck, Herman, fra Lübeck 108, 109, 115, 121, 157
 Fannhorn, Skram 166
 Ferdinand d. Katolske, kg. i Spanien 140
 Filip, kg. i Spanien 75, 140
 Fleming, Joachim 41, 209
 Fonesca 133
 Forman, Robert, skotsk gesandt 96
 Foss, Hans 24
 Frans I, kg. i Frankrig 144, 171, 183
 Frederik I, kg. 75, 105, 107, 153, 156, 162, 168, 169, 170, 173, 175, 180 ff., 193, 196, 198, 199, 200, 208, 211, 212
 Frederik, søn af Frederik I 75
 Frederik III, kg. 51
 Friis, Gerd, høvedsbådsmand 73
 Frille, Eggert 40, 194
 Gad, Hemming 92, 106
 Garson, William 175
 Georg, bøsseimester 128, 198
 Georg Didrichsen, 172
 Gerbrand Henriksen 176
 Gerdh, skp. 36, 209
 Gerhard (Gert), greve af Oldenborg 40, 78
 Gerken, Joachim, fra Lübeck 157
 Giseler, Tile, admiral 103, 111, 137, 144, 149, 159, 160, 174, 175, 183, 190, 211
 Glentze, Hans 81, 204
 Greers, Anders 137, 211
 Gregers (Gregorius), skp. 182, 207
 Gren, Magnus 40, 45, 210
 Grevert, Fritz 115
 Grib, Nils Bosen (Bosson) 86, 94, 137, 204, 211
 Grothe, Hans 73
 Grube 72
 Grypp, Carsten, borgm. 48
 Gyldenstjerne, Mogens Henriksen 183, 186, 187, 207, 213
 Gyldenstjerne, Mourits Nilsson 80
 Gyldenstjerne, Niels Eriksen 41, 196

- Gøye, Eskel 89, 203
 Gøye, Henrik 160, 168, 174, 175,
 180, 205
 Gøye, Mogens 143, 146, 186, 188
- Hack, Niels 99, 204
 Hans, kg. 70, 71 ff., 119 ff., 140, 141,
 172, 193, 194, 196, 198, 200, 201,
 210, 213
 Hans, søn af Christian 2. 75
 Hans, søn af Frederik I 75
 Hans, bøsseimester 128, 198
 Hans Andersen, kpt. 113, 137, 204,
 211
 Hans Clausen, borgm. 125
 Hans Madsen, skp. 208
 Hans Mikkelsen, borgm. 160, 176,
 178, 179, 182
 Hansen, Marius 122
 Henniken, skp. 36, 209
 Henning Gregersen 170
 Henric Jensen, styrmænd 73
 Henrich Knudsen 99
 Henrik af Mecklenburg 15
 Henrik, trommeslager 148
 Henrik Søfareren, prins i Portu-
 gal 47, 64, 209
 Henry IV, kg. i England 15, 56
 Henry V, kg. i England 15, 23, 56,
 58, 60, 192
 Henry VI, kg. i England 15
 Henry VII, kg. i England 71, 98,
 129, 130, 172
 Henry VIII, kg. i England 116, 117,
 131, 132, 142, 160, 204
 Hermelin, Claus 109
 Holst, Thomas 103, 137, 212
 Hoyke, Bertram, kaper 76, 89, 137,
 213
 Huitfeldt, Arild, 24, 26, 27, 29, 30,
 36, 42, 47, 72, 76, 80, 81, 103, 174,
 189, 199, 205, 208, 209
 Huninghusen, Henrik, kaper 76,
 137, 213
 Huninghusen, Jakob, kaper 76, 137,
 213
 Hunk, Jens, kaper 110, 213
 Hus, Johan 140
 Hvass, Peter, skp. 206
 Hvid, Christian, mester 208
 Høyer, Henrich 24, 26
 Håkon VI, kg. 15
- Ingeborg 15
 Ivan Vasilievitch, storfyrste i Mosk-
 va 81
- Jakob af Oldenburg, junker 75, 77
 Jakob Andersen, kpt. 91, 137, 203, 211
 James III kg. i Skotland 46, 75
 James IV, kg. i Skotland 87, 95, 96,
 97, 98, 101, 102, 105, 107, 116, 117,
 118, 124, 130, 140, 204
 James V, kg. i Skotland 177
 Jens Laurensen 117
 Jeppe Amager 116
 Jernskæg, Edel Mikkelsdatter 85, 86
 Jes Mortensen 42
 Joachim af Brandenburg 75, 91
 Joachim, skp. 182
 Johan af Bayern 15
 Johan (Hans) skibbygmester 125,
 127, 128, 145, 148, 176, 197, 198
 Johan Fiksen 72
 Johan Jepsen, kansler 81
 Johannes Olavi, biskop i Åbo 96,
 103
 Jorius, skp. 36, 209
 Josef Pedersen, slotsfoged i Åbo 102
 Jo Vaz Corte Real, portugisisk adels-
 mand 48
 Julius II, pave 97
 Jøns Bengtsson 4
 Jørgen Hansen 177, 179, 183
- Karl V, kg. i Spanien 75, 132, 140,
 141, 156, 160, 168, 171, 183
 Karl d. dristige, Burgund 140

Karl Knudsen 150
 Karl Knutsson 37, 38, 41, 42, 45
 Karsten, skp. 72
 Kastorp, Hans 160
 Katarina 15
 Kersten, tømmersmand 189, 198
 Kingshorn, Alexander 177
 Klaus Petersen 175, 176
 Kniphoff, Claus 176, 177, 178, 179,
 182, 206, 207, 214
 Knopp, Joakim 149
 Knud, skriver 148, 149
 Knut Alfsen 85, 87, 88
 Koch, Jørgen, kpt. 90, 91, 112, 137,
 203, 212
 Kofod, Peter 110
 Krabbe, Tyge 81, 127, 182
 Kristoffer af Bayern, kg. 15, 34 ff.,
 47, 51, 68, 135, 192, 193, 209, 210
 Krummedige, Eggert 45, 210
 Krummedige, Henrik, admiral 77,
 80, 87, 88, 90, 91, 99, 110, 119, 122,
 124, 128, 137, 141, 144, 145, 147,
 152, 173, 199, 202, 203, 210
 Krumpen, Otto 153, 170
 Krøgher, Peter, høvedsbådsmand 73

 Lambert Andersen 160, 172, 176, 177
 Landstrøm, Bjørn 58
 Larsson, Lars J. 167
 Laughton, L.G.Carr 67
 Laxmand, Poul 86, 88, 89
 v.Lentze, Caspar 103
 Leonardo da Vinci 139
 Litton, Robert, eng. skatmester 77
 Loffe, Claus, kpt. 113, 137, 212
 Lolland, dansk adelsmand i Portu-
 gal 47
 Louis XII, kg. i Frankrig 98, 107,
 117, 153
 Lunge, Ove Vincentsen, kpt. 133,
 148, 149, 212
 Lunge, Vincent, biskop 178, 182, 183
 Luther, Martin 140

Lutke, Dofe, skp. 77
 Løvenbalk, Mogens Lauritsen,
 kpt. 183, 206, 212

 Macchiavelli, Nicolo dei 139
 Magnus Ebbesen 41, 209
 Margrethe I, dron. 15, 16, 17, 18, 21,
 22, 30, 51, 56, 67, 85, 191, 192, 193,
 196
 Margrethe, datter af Christian I 46,
 75
 Margrethe, statholderinde i Nederlan-
 dene 153, 160, 168, 171, 172, 179,
 183
 Maria 15
 Maria af Ungarn, søster til dron. Elisa-
 beth 140, 184
 Matz, bøsseskyttemester 75
 Maximilian, kejser 131, 132, 140
 Meissner, Mads 212
 Mesmann, Herman 105, 121
 Michael, abbed af Lyse 177
 Michel, tømmersmand 36
 Michelangelo 139
 Mogens, skp. 207
 Moltke, Kort 15
 Moore, Thomas 139
 Morian, Anders 111, 137, 204
 Morits af Oldenburg 42
 Morten, skp. 147, 199
 Mourits Ibsen, kpt. 182
 Mourids Nielsen 135
 Munter, Pavel, skp. 150, 205

 Niels Clemmensen, 86, 204
 Niels Eriksen 44
 Niels Jensen, kpt. 91, 137, 204, 211
 Norby, Claus, kpt. 114, 137, 152, 212
 Norby, Søren, admiral 92, 96, 97,
 99, 103, 106, 111, 112, 132, 137, 142
 ff., 177, 180, 187, 193, 199, 202,
 203, 205, 206, 210

- Olaf, kg. 15, 17
 Olof Bjørnsson 129
 Oluf Nilsson 76
 Oluf Pedersen, pulvermester 128, 198
 Oluf, smed 125
 Oluf Stygsen 204
 Olveira, F. 58
 Oswald, bøsseimester 147
 Otto Andersen 169
 Otto Nielsen 36
 Otto Stigsen 103, 212
 Oxe, Peder 29, 209
 Oxe, Torben 141
- Parsberg, Christopher 36
 Parsberg, Jørgen 86, 87, 90, 137, 212
 Peder Nilsson 76
 Per Hansen, tolder 190
 Per Lauritzen 110
 Philipa (Filipa), dron. 15, 29
 Pinning, Didrik 48 ff., 74, 76 f., 137, 202, 212
 Podebusk, Henning 15
 Pothorst, Hans 48 ff., 74, 76 f., 137, 212
 Probst, Niels 58
- Raffael 139
 Raimund, kardinal 88, 93
 Rantzau, Johan 169, 177
 Ravensberg, Johan Jepsen, biskop 90
 Reff, Claus 202
 Reff, Hans 86
 Rempe, Find, skp. 182
 Rodecker, Hans 166
 Rolf Madsen, kpt. 146, 212
 Rosenkrands, Erik Ottesen 90
 Rosenkrantz, Otte Nielsen 41, 209
 Rud, Jørgen, kpt. 86, 137, 212
 Rud, Knud 103
 Rud, Otto, kpt. 103, 104, 137, 204, 212
 Rud, Sophie 104
- Rønnow, Korfits 41, 209
- Sander Arendson 104
 Sasse, Staffan (Steffen) 114, 154, 205, 207, 211
 Saxo 12
 Schacht, Bartholomeus 157
 Schilling, Jesper 154
 Schinkel, Laurens 105, 106, 145, 204
 Schoning, Jens 110
 Sigbrit, moder 158, 160, 162, 163
 Skade, Niels, biskop 111, 126, 135
 Skolp (Scolpus), Jon (Johannes) 48
 Skotte, Anders, skp. 190
 Skotte, David 137, 213
 Skotte, Michel, skp. 74, 204
 Skotte, Sander 111, 116, 137, 205, 212
 Skram, Peder, admiral 11, 51, 187, 190, 208, 213
 Snycke, Henric, skp. 73
 Snyder, Hans 158
 Sofie af Pommern, dron. 75
 Soltman, Henric, høvedsbådsmand 73
 Steen, Tidemann, fra Lübeck 24, 26
 Stegetin, Jørgen, kpt. 158, 177, 212
 Sten Kristiensen 92, 94
 Sten Sture 45, 46, 71, 75, 81, 83, 85, 87, 88, 91, 94, 119, 204
 Sten Sture d. yngre 117, 132, 141, 144, 146, 152, 153, 198
 Stolterbol, Gert, fra Lübeck 108, 109
 Suth, Michel, skp. 89
 Svante Nielsen (Sture) 83, 85, 90 ff., 102, 103, 104, 114, 117, 141, 210
 Svenske, Jens, kpt. 113, 137, 203, 212
 Svessing, Henrik, svensk kpt. 92
- Teda, grevinde af Østfrisland 50
 Thode, Karsten, skp. 183
 Thomas Jakobsen, skp. 189
 Timme Christiansson 41, 209
 Torleif Bjørnsen 50
 Thorleif, biskop 76

Thott, Iver Axelsen 71, 72, 75
Thott, Oluf Axelsen 36, 38, 40, 41,
42, 194, 209
Thott, Trud Andersen 89, 212
Tittrevittzen, Merten, kpt. 77
Trolle, Arvid 71
Trolle, Erik 117
Trolle, Herluf, admiral 51
Trotte Månsson, svensk kpt. 92
Tønne Eriksson 94
Tønnius (Tønnes), skp. 73, 204

Ulfstand, Jens Holgersen 83, 89, 92,
93, 94, 96, 97, 99, 103, 106, 114,
137, 202, 203, 210
Ulfstand, Oluf Holgersen 99, 108,
122
Urne, Johan 186

Valdemar d. Store, kg. 11, 12
Valdemar Atterdag, kg. 14, 15, 22,
33, 51

Vasa, Gustaf Eriksson, konge i Sve-
rige 152, 154, 156, 157, 160, 168,
185
Vartislaus af Pommern 15
Vasilii Ivanovitsch. storfyrste i Rus-
land 97
Vesteni, Markvard 16
Vind, Jens 44
Vollert, kpt. 47, 209

Wallace (Vallatz), Jacob, kpt. 111,
113, 116, 137, 213
Wernecke, skp. 74
Westphal, Herman, fra Lübeck 28
Willum, junker 149
Wolsey, eng. 171, 172, 175
Wulff, Peter, kpt. 89, 137, 212

Zimmermann, Jørgen (Georg), fra
Lübeck 105, 120

Register for skibsnavne

Skibsnavnene er bibeholdt med deres forskellige skrivemåder som dokumenterne angiver. Desuden er der angivet skipstyper bortset fra de almene som f. eks. skib eller orlogsskib.

- AMORALEN (ADMIRALEN) 102,
142, 201
ANTONIUS (lybsk) 115
ANTWERPEN BARSEN 128, 201
AXELS KRAVEL 73, 74, 75, 202
- BADEQUAST 202, 210
BALGER 50, 70, 193, 201
Balling 22, 32, 53, 60, 134
Bally 42, 44, 134
BARBARA (kg. Hans) 91, 130, 137,
202, 211
BARBARA (Chr. 2.) 205
BARDESKEN (htg.) 38
Bardse 34, 37, 42, 44, 61, 62, 119,
134, 173, 192, 197
BARSEN 71, 74, 75, 106, 119, 202
Barge 61, 62
Bark 36, 62, 134, 153, 169, 170, 171,
173
BARKEN (kg. Hans) 74, 75, 137,
202, 212
BARKEN (Chr. 2.) 165, 166, 167,
168, 205
BARTUNEREN (kg. Hans) 102,
111, 202, 210
BARTUNEREN (Chr. 2.) 163, 179,
205, 211
BARTUNEREN (svensk) 154
BISKOPPEN (svensk) 92
Bojert 178
Budse (Busse) 37, 62, 134
- CHRISTOFFER 73, 74, 150, 202
CLAUS REFFS SKIB 202
- DANSKE JAGT (Norby) 167, 205
DANSKE HOLK (DANZIGERHOL-
KEN) 163, 172, 176, 205
DAVID 72, 74, 130, 202
DEN STORE ARK 21, 32, 51, 57,
70, 193, 200, 201
DUGEREN 73, 75, 202
- EJLER BRYSKES SKIB 202
ELEPHANTEN 189, 205, 208
ENCKHUYSEN KRAVEL 188, 189,
193, 205, 208
ENGELN 115, 121, 122, 125, 131,
132, 137, 143, 202, 210
ENGELSKMANDEN, DEN GAMLE
(DET ENGELSKE SKIB) 91, 103,
137, 202, 211
ENGELSKMANDEN, NY (DET
NYE ENGELSKE SKIB) 102, 137,
203
Esping 109, 134
ESKIL GØYES SKIB 203
Ever 44, 63, 134
- FYRBLASEN 103, 137, 203, 212
- GALIONEN 177, 179, 206
Galej 60
GEDDEN 103, 203
GEJST, DEN FLYVENDE 149, 163,
177, 179, 206, 211
GOVERNOR (eng) 67
GREIFSWALD KREJER (SORTE
KREJER) 166, 167, 206
GRIB (Norby) 167, 206

GRIBEN 189, 208
 GRIFFEN (GRIBSHUND) 73, 74,
 80, 81, 128, 130, 203
 GULE KRAVEL 73, 75, 203

 HAMBORGERMAND (HAMBOR-
 GER KRAVEL eller BARK) 102,
 141, 163, 169, 172, 173, 175, 182,
 183, 189, 203, 205, 208
 HANS ABESHAVNS HOLK 102,
 203
 HENRY GRACE A DIEU
 (eng.) 122, 123
 Holk 21, 22, 23, 28, 30, 32, 36, 41,
 42, 44, 51, 53, 55, 57, 58, 60, 94,
 105, 119, 134, 173, 178, 183, 187, 191
 HOLKEN 71, 73, 75, 203
 DEN STORE HOLK 111, 119, 203
 HOLKEN (Norby) 167, 206

 Jagt 80, 85, 109, 113, 119, 134, 147,
 158, 163, 169, 170, 171, 172, 173,
 183, 187, 188
 JAGTEN 80, 92, 119, 203
 LANGE NY JAGT (Norby) 167,
 206
 LILLE JAGT (Norby) 167, 206
 NY JAGT (Norby) 167, 206
 VORES ANDEN JAGT 113, 203
 SORTE JAGT 170, 178, 182, 189,
 193, 206, 208, 213
 JOHAN HVID 163, 206

 Karak 35, 58, 59, 60
 KASPARS SKIB (CASPER'S BARK)
 166, 206
 KEDZEN (svensk) 92
 KERSTEN BODEN (htg.) 38
 KIETZEN 91, 103, 134, 137, 163,
 203, 212
 KLEFLUS 167, 206
 Knarre 54
 Kogge 14, 17, 18, 20, 30, 32, 40, 53
 ff., 68, 134, 191

Kravel 50, 63, 64, 78, 98, 105, 108,
 119, 120, 134, 142, 143, 144, 169,
 172, 178, 179, 197
 KRAVELLEN 78, 203
 KRAVELLEN (Norby) 167, 206
 DEN ENGELSKE KRAVEL 146
 Krejert 22, 23, 32, 42, 45, 53, 134
 KREJEREN 137, 203, 212
 KREYGER (htg.) 38
 KRONEN 180, 189, 193, 208
 KUTBORD 103, 203
 KØGE HOLK 91, 137, 203, 211

 Langskib 54, 60, 61
 LEON (LØWEN) (kg. Hans) 116,
 204, 213
 LEON (LØWEN) (Chr. 2.) 154,
 163, 169, 171, 173, 175, 182, 183,
 189, 205, 206, 208, 213
 LEON (nyt skib, Chr. 2.) 177, 206
 LILIEN 103, 204
 LYBSKE BARK 106, 204
 LYBSKE HOLK 103, 204
 LYBSKE KREJER (Norby) 166, 167,
 207
 LYBSKE KREJER (Norby nr.
 2) 166, 167, 207
 LYSERT (LEZART) 163, 172, 175,
 183, 186, 189, 205, 207, 208

 MARCUS LANGE 163, 207
 MARGRETHE (MARGARET) 107,
 204
 MARIA 121, 122, 125 ff, 131, 133,
 145, 146, 148, 149, 151, 163, 172,
 175, 176, 198, 207, 212
 MARIA v. HORN 102, 111, 204
 MARIA v. SIRICKSEE 204
 MARIE (lybsk) 108, 115
 MARY FORTUNE (eng.) 129
 MARY ROSE (eng.) 131
 MARY OF TOWER (eng.) 67
 MAURITS 129, 204
 MICHAEL 187, 189, 208, 213

MICHEL SKOTTES KRAVEL 73,
74, 204

Nave 58

NIELS BOSENS SKIB 94, 204

NIELS CLEMENSENS KREJER 86,
204

NIELS HACKS SKIB 204

OLUF STYGSENS SKIB 204

PETER van HULL 163, 170, 173,
175, 178, 179, 182, 189, 205, 207,
208, 213

PETER POMEGRANITE (eng.) 131
Pinasse 63

THE REGENT (eng.) 129, 130

RODERS JAGT 165

ROSENKRANTZEN 31, 32, 70,
193, 201

RODERS JAGT (LILLE RUDERS
JAGT) 165, 207

SALOMON 208

SAMSON 187, 189, 208

SASSEN (Norby) 158, 165, 167, 168,
207, 212

SCHERMEST (htg.) 38

SCHUTTEN BOT (htg) 38

Skuder 169, 174

SKOTSKE BARK 111, 204

SKOTSKE KRAVEL 102, 204

SKYTTERNES KRAVEL 73, 74,
204

Skærbåd 134

SNAGEHAFN 91, 94, 96, 103, 111,
113, 119, 130, 137, 204, 211, 212

SNEKKEN 73, 75, 204

Snicke 22, 23, 28, 29, 32, 42, 44, 53

SNYCKEN (htg.) 38

THE SOVEREIGN (eng.) 67, 129

Spinasse 42, 44, 63, 134

STORA KRAFVEL (svensk) 149

SUARTHE KREJER (Norby) 167,
168, 207

SVANEN (kg. Hans) 81, 91, 94, 96,
102, 108, 111, 119, 127, 128, 197, 204

SVANEN (Chr. 2.) 176, 207

SVANEN (svensk) 160

LYBSKE SVANE (svensk) 159

SVENDBORGER KRAVEL 111,
137, 205, 212

SVENSKE HOLK 205

SWEEPESTAKE (eng.) 129

TIMHOLM 163, 207

TOMES NIELSENS SKIB 205

TREFOLDIGHEDEN 150

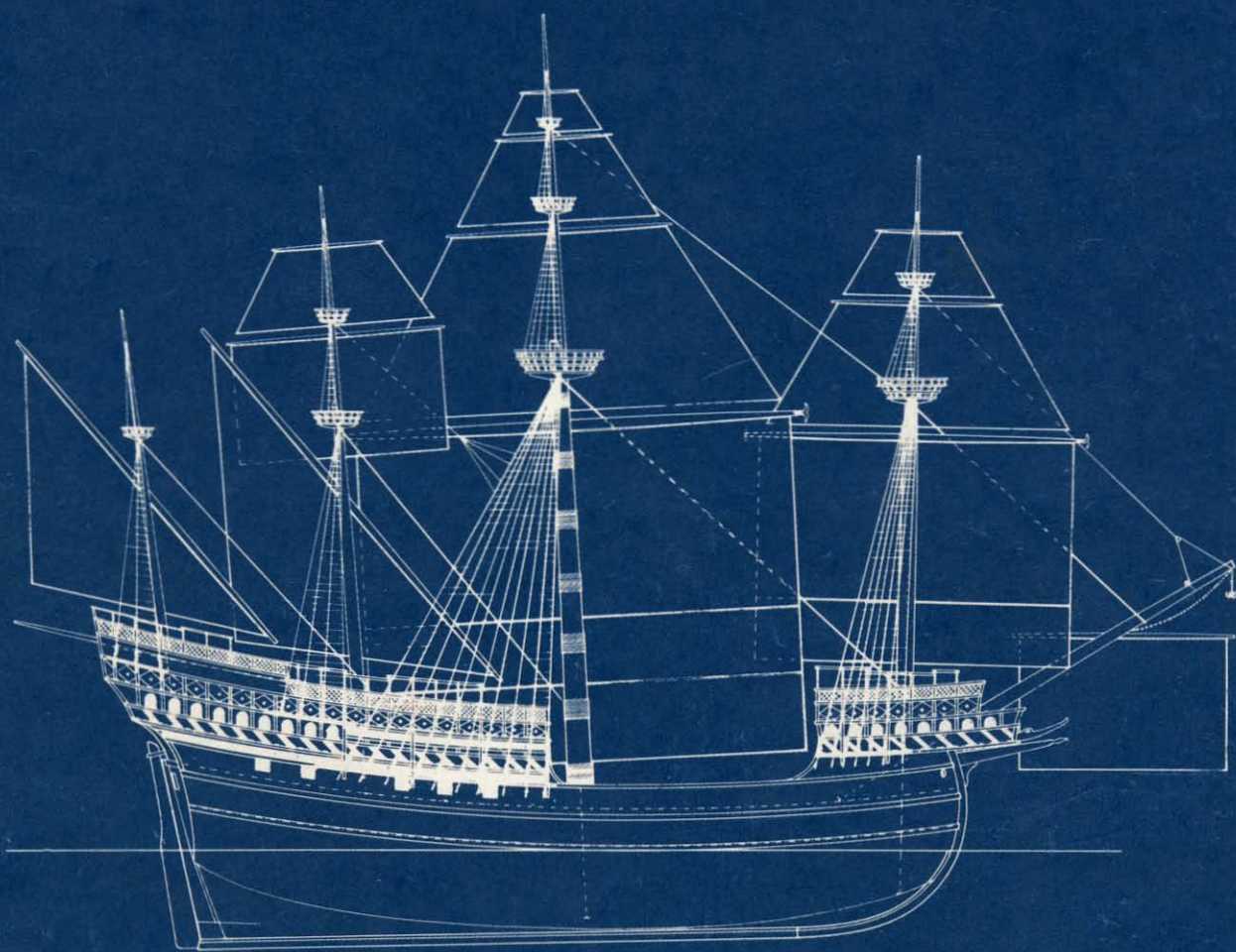
TRINITY (eng.) 23

UGLEN 103, 106, 165, 205

VALENTIN 46, 70, 193, 201

ØRIEN 205

ØRNEN (Norby) 167, 207



MARINEHISTORISK SELSKABS SKRIFT NR. 22