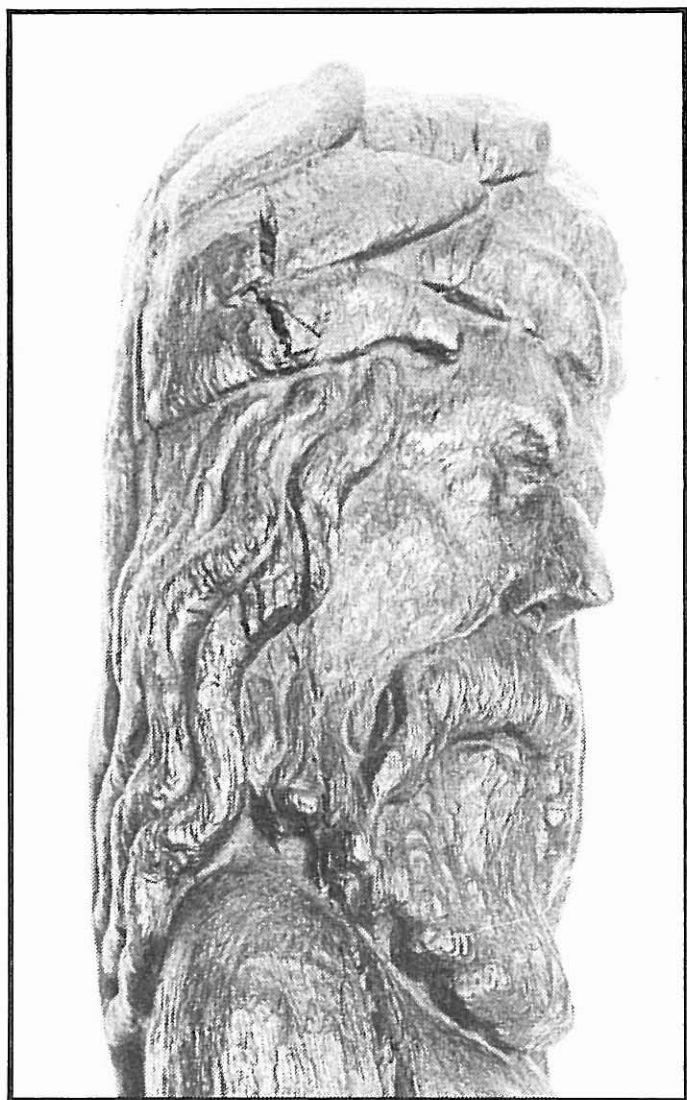


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



20. årgang

Nr. 1 ≡ 1987

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

udgives af :

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A
2800 Lyngby.

Selskabet
FREGATTEN JYLLANDS VENNER
Tøjhusmuseet
Frederiksholms Kanal 29
1220 København K.
Sekretær: Mus.insp. K.S. Nielsen

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se nedenfor.

Redaktion:

Overarkivar H.C. Bjerg
Museumsinspektør Ole Ventegodt
(ansvarshavende)

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Quint Lynette
Refshalevej
1432 København K.
Tlf. 01 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT
udkommer 4 gange årligt.
Årsabonnement kr. 55.-
Enkelte numre kr. 15.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes op-
taget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte
adresse.

Sidste frist for indlevering af stof er
den 10. i månederne januar, april, juli
og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kil-
deangivelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer,
fejl ved bladets levering o.lg. bedes
rettet til Postvæsenet.

Sats og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106-5122

INDHOLD:

Artikler:

Orlogsskibet "Snarensvend".
Et vrag i det nordlige Øresund.

Ole Lisberg Jensen 3

SNARENSVEND, et orlogsskib
fra Christian IV's tid.

Niels M. Probst 11

En værnepligtigs odysse med
Den danske Flotille i Sverige
(2. del).

Paul Langballe 16

Anmeldelse:

Paul Heinsius: Das Schiff
der hansischen Frühzeit.
(Ole Crumlin-Pedersen) 29

Andet:

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 32

Forside:

Hukmand fra Snarensvend.
Detaille af illustration side 4.

Orlogsskibet »Snarensvend«. Et vrage i det nordlige Øresund.

Ole Lisberg Jensen.

I det nordlige Øresund ligger et antal historiske vrage, der stammer fra søkrigene mod svenskerne i 1600-tallet. Således ligger ud for Snekkersten havn, ca. 300 m fra kysten, vraget af den danske fregat "Snarensvend", der blev skudt i sænk af Kronborgs kanoner den 23. august 1658 (1).

Vraget ligger på 18 meters dybde og har i årenes løb været genstand for vragefiskeres og sportsdykkeres interesse. I 1983 kom "Snarensvend" atter i søgelyset, da sportsdykkere fra Helsingør rapporterede, at de havde lokaliseret en bronzekanon fastsiddende i vragekomplekset. Med Fredningsstyrelsens hjælp og efter tilladelse fra Rigsantikvaren blev kanonen hævet i august 1984. Man kunne konstatere, at det drejede sig om en smukt udsmykket bronzemortér, støbt af stykkestøber Claus von Dam i 1647 og bekostet af rigsmarsken. Anders Bille. Dette våbenhistoriske pragtstykke er i to artikler grundigt blevet behandlet af museumsinspektør Ole Louis Frantzen, Tøjhusmuseet, hvor mortéren er blevet konserveret (2).

Allerede ved sænkningen var skibets last velkendt for svenskerne. F.eks. var den kendte svenske

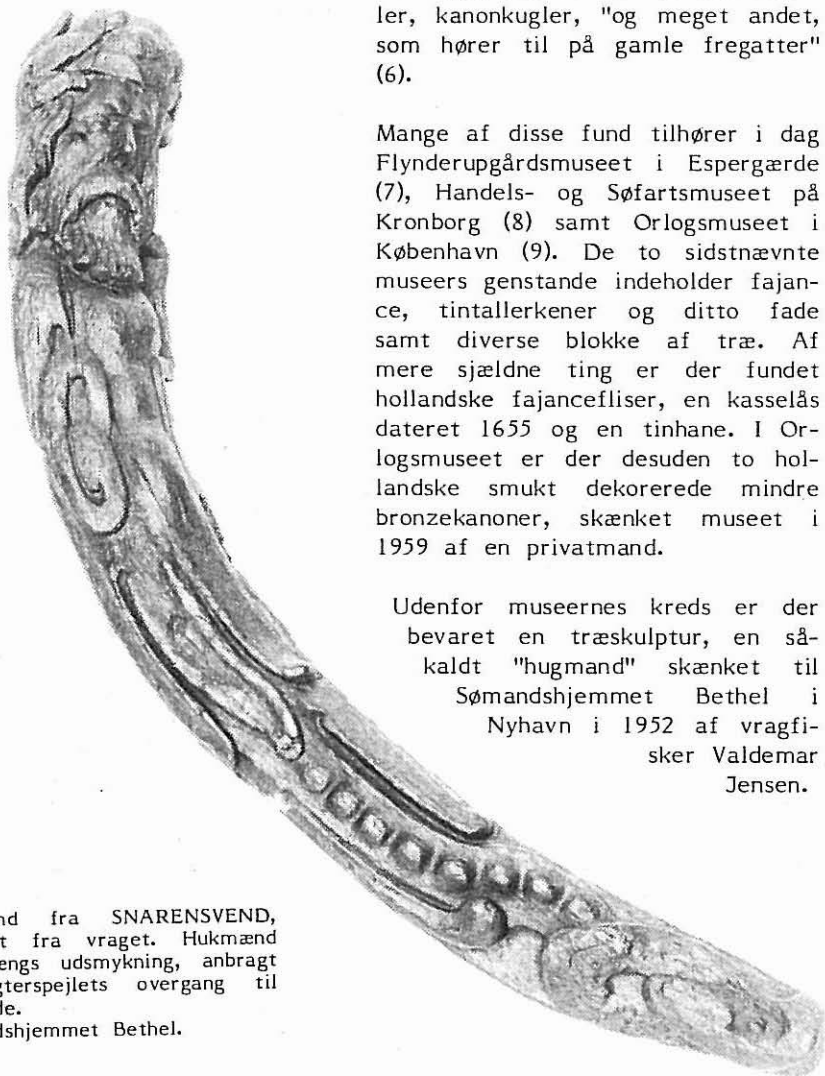
dykkerientreprenør Martin Treileben lige i nærheden ved det hollandske orlogsskib "Brederodes" vrage i 1659, hvor hans dykkersvende bjergede et stort antal kanoner (3). Det kan ikke være umuligt, at han også har undersøgt forholdene ved "Snarensvend", da hans landsmænd kendte stedet. Den største kendte bjergning fra vraget skete i foråret 1952 i en tid, hvor man endnu ikke ved lovgivning havde beskyttet historiske vrage mod grov eksploatering. Stenfiskeren Valdemar Jensen fra Lynæs gennemsøgte derfor vraget for at søge noget økonomisk brugbart vragegods, således som det faktisk var muligt på den tid (4). På grundlag af det bjergede gods blev vraget ved denne lejlighed identificeret som "Snarensvend" af marinehistorikeren Preben Holck. Der blev blandt en mængde andre sager bragt en feltlavet og vanger til en mortér for dagens lys, og disse ting hørte ikke til et orlogsskibs normale artilleriudrustning i midten af 1600-tallet (5). Dette artillerimateriel indgår nu i Tøjhusmuseets samling. Vragegodset blev af Valdemar Jensens stenfiskerfartøj "Stærkodder" bragt ind til Gilleleje havn, hvor det blev losset på kajen uden større nænsomhed, da det ifølge en samtidig avisarti-

kel var hensigten at brænde det eller køre det på lossepladsen. En historisk interesseret gillelejebo, fabrikant Carl Pedersen "gav sig til at undersøge skrammelbunken og i den fandt en smukt udskåret "hugmand", hvis ansigt havde umiskendelig lighed med Chr. IV." Der blev også fundet dele af kravestøvler, kanonkugler, "og meget andet, som hører til på gamle fregatter" (6).

Mange af disse fund tilhører i dag Flynderupgårdsmuseet i Espergærde (7), Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg (8) samt Orlogsmuseet i København (9). De to sidstnævnte museers genstande indeholder fajance, tintallerkener og ditto fade samt diverse blokke af træ. Af mere sjældne ting er der fundet hollandske fajancefliser, en kasselås dateret 1655 og en tinhane. I Orlogsmuseet er der desuden to hollandske smukt dekorerede mindre bronzekanoner, skænket museet i 1959 af en privatmand.

Udenfor museernes kreds er der bevaret en træskulptur, en såkaldt "hugmand" skænket til Sømandshjemmet Bethel i Nyhavn i 1952 af vragfisker Valdemar Jensen.

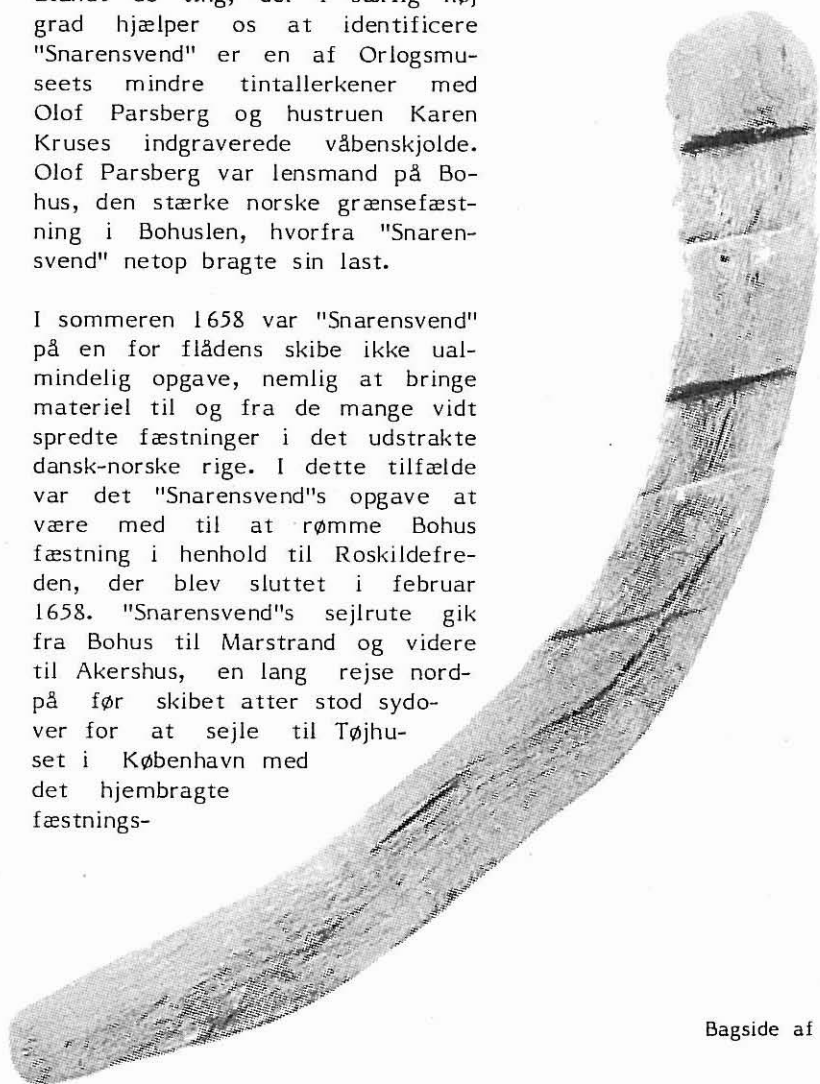
Hugmand fra SNARENSVEND, opfisket fra vraget. Hukmænd var gængs udsmykning, anbragt på agterspejlets overgang til skibsside. Sømandshjemmet Bethel.



Det er således ikke umuligt, at der findes adskillige genstande fra "Snarensvend" i private samlinger og det ville være glædeligt, hvis denne artikel kunne bidrage til en registrering af sådanne til brug for forskningen.

Blandt de ting, der i særlig høj grad hjælper os at identificere "Snarensvend" er en af Orlogsmuseets mindre tintallerkener med Olof Parsberg og hustruen Karen Kruses indgraverede våbenskjolde. Olof Parsberg var lensmand på Bohus, den stærke norske grænsefæstning i Bohuslen, hvorfra "Snarensvend" netop bragte sin last.

I sommeren 1658 var "Snarensvend" på en for flådens skibe ikke ualmindelig opgave, nemlig at bringe materiel til og fra de mange vidt spredte fæstninger i det udstrakte dansk-norske rige. I dette tilfælde var det "Snarensvend"s opgave at være med til at rømme Bohus fæstning i henhold til Roskildefreden, der blev sluttet i februar 1658. "Snarensvend"s sejlroute gik fra Bohus til Marstrand og videre til Akershus, en lang rejse nordpå før skibet atter stod sydo-ver for at sejle til Tøjhuset i København med det hjembragte fæstnings-



Bagside af samme.

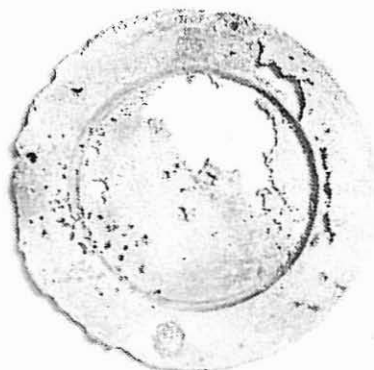
materiel. I selskab med "Snarensvend" sejlede en mindre galiot, der i kilderne anses for så ubetydelig, at den ikke navngives. De to skibe kom dog aldrig frem til bestemmelsesstedet på grund af den komplicerede militære situation i august 1658.

I løbet af juli 1658 havde de svenske tropper efterhånden rømmet Danmark, selvom forhandlingerne om fredens vilkår var trukket i langdrag. Carl X Gustaf overraskede derfor atter Danmark ved pludselig at landsætte en mindre hær på 6.000 mand i Korsør den 8. august for hurtigt endnu en gang at rykke mod København. De svenske tropper koncentreredes omkring hovedstaden, men den 16. august blev også Kronborg belejret (10).

Kronborg ved Øresunds smalleste sted var strategisk vigtigt for svenskerne, og general Karl Gustav

Wrangel blev derfor sendt til Helsingør for at effektivisere belejringen af slottet. Svenskerne besatte hurtigt Helsingør by og gav sig til at belejre Kronborg. En svensk flådestyrke under admiral Gerdtzen var ankreth op mellem Hven og Helsingborg i dagene efter den 11. august for at standse al trafik gennem Øresund. Man ville forsøge at hindre eller om muligt forsinke nyheden om den nye svenske belejring af København at nå Holland, hvorfra man allerede på dette tidspunkt frygtede en hjælpeaktion til det betrængte Danmark (11).

Det var i denne forvirrede situation orlogsskibet "Snarensvend" sammen med galioten stod sydpå gennem Kattegat intetanende om den svenske militære sammentrækning ved Øresund. Formodentlig har man først ved indgangen til Sundet observeret, at situationen var ualmindelig og derfor lagt ind til Kronborg.



Tintallerkener fra SNARENSVEND med Oluf Parsbergs våben.
Orlogsmuseet.

Den 17. august skrev general Wrangel, chefen for den svenske belejringsstyrke ved Kronborg i et brev til sin konge: "at et kongen af Danmark tilhørligt skib "Snarensvend" benævnt, er for nogle dage siden kommet hertil fra Bohus med ammunition." Han nævner også, at den svenske flåde er sejlet mod København og ikke har efterladt ham noget skib til at holde forbindelse med Skåne (12). Seks dage efter meddelte Wrangel til kongen, at situationen havde udviklet sig dramatisk. Den 22. august om morgenen havde han ladet galioten bortføre under Kronborg slot.

Folkene på galioten fortalte svenskerne, at der på skibet "Snarensvend" var ammunition, kanoner og krudt bragt ned fra Bohus. Dette fik Wrangel til også at gå til aktion mod "Snarensvend". Tidligt før daggyr den 23. august fik Wrangel nogle englændere til at løsgøre "Snarensvend" fra bolværket uden dramatik og menneskelige tab. Men aktionens succes fuldførtes ikke. På Kronborg opdagede man fregattens prekære situation, og fra slottets kanoner blev der skudt for at ødelægge dette for svenskerne noget letkøbte bytte. For en gangs skyld viste Kronborgs kanoner effektivitet. "Snarensvend" fik en fuldtræffer under vandlinjen. I Wrangels brev til den svenske konge står der: "Da sank skibet under fødderne på vore folk og driver endnu mellem Helsingør og Kronborg. Man kan endnu se masterne. Jeg har sendt kaptajn Tåring ud for om muligt at bringe skibet ind

mod stranden og lade det ved hjælp af pramme, således at man kunne bjærge kanoner og øvrige våben derfra" (13). Flere direkte oplysninger findes ikke om forliset, men man må gå ud fra, at "Snarensvend" er drevet ned langs kysten og er sunket før man fik nået at lade det.

"Snarensvend" benævnes af general Wrangel som et skib og var efter datidens typbetegnelse et orlogsskib af den mindre type (20).

De største skibe i flåden var ved 1600-tallets midte af en længde på ca. 40 m (orlogsskibene "Frederik" 79 alen, "Sophia Amalie" 82,5 alen) medens en række mindre skibe var som "Snarensvend" på 25-30 meters længde over stævn. (Eks.: "Forgyldte Bjørn" 55 alen, "Lykkepotten" 50 alen, "Phoenix" 57 alen). Differentieringen af skibene i linjeskibe og fregatter var endnu ikke indført ved denne tid, hvorimod man i næste store opgør med svenskerne, i Skånske krig, kan se betegnelsen fregat for mindre skibe.

Det kække navn "Snarensvend" forekommer flere gange i den dansk-norske flådes historie. Ved midten af 1600-tallet er der, efter hvad H. D. Lind opgiver, to skibe med navnet Snarensvend, hvoraf det ene skulle eksistere fra 1637-53 med en bevæbning på 6-10 kanoner (16). Dette mindre skib optræder egentlig kun i flådelisten fra 1653 udarbejdet af den svenske gesandt Magnus Durell under en samlet rubrik i slutningen betegnet "Smärre

skepp eller galleyer". Dette lille "Snarensvend" er ukendt i de danske flådelister, men er ikke desto mindre blevet beskrevet med den svenske liste som eneste kilde. Man fristes derfor til at tro, at Magnus Durells flådeliste er ukorrekt på dette punkt og at der aldrig har været mere end et "Snarensvend", hvilket er det som i detaljer er beskrevet her nedenfor. Man kan antage, at skibet "Snarensvend" har eksisteret i perioden 1637 til det sank i 1658.

"Snarensvend" er kendt bl.a. på grund af, at Chr. IV sejlede med skibet til Norge, da det var nyt i 1637 og skrev breve dateret ombord i "Snarensvend" (18). Det

omtales i den officielle flådeliste fra 1653 udarbejdet af Holmens admiraler til brug for den hollandske ambassadør og her opremses hele flåden med længde, antal porte, bestykning og mandskabets størrelse. "Snarensvend" er opført som nr. 19 på listen som det næstmindste skib. Skibets data er 52,5 alen i længden, med 36 kanonporte, 32 kanoner og 84 mands besætning (19).

Den svenske ambassadør i København Magnus Durell fik åbenbart mulighed for at se denne liste og hans professionelle interesse i at få sendt så fuldstændige oplysninger om enkeltheder i den danske flåde hjem til Stockholm, har fået

Har på nederste dæk	16	porte
i forbakken	6	"
i akterbakken	6	"
foran akterbakken	2	"
i den store kahyt	2	"
i den øverste kahyt	4	"

Summa: 36 porte

Fører på nederste dæk 16 stykker på 10 pund
 På bakkerne og foran bakkerne 10 stykker på 6 pund
 I kahytterne 4 stykker på 4 pund

Summa: 30 stykker

Besætningen:
 Officerer og bådsmand 52
 Bøsseskytter 20
 Soldater 8

Dimensioner:
 Længde over stævn 52 1/2 alen
 Dyb i rummet 4 3/4 "
 Bredde 12 1/2 "
 Højde mellem overløb 3 "

ham til at komplettere oplysninger som er fra 1653 (20).

Om "Snarensvend" oplyser han følgende, se skema:

Også i 1657 udarbejdede Magnus Durell en ny dansk flådeliste, hvor "Snarensvend"s besætning nu består af en kaptajn, en løjtnant og en skipper foruden 80 bådsmand og 20 soldater, I denne liste opgives skibet kun at være udrustet med 28 kanoner, men udrustningen var ikke den samme fra år til år, men afhæng af skibets opgaver eller den aktuelle tilgang til skyts ved årets udrustning.

Lasten som "Snarensvend" og den medfølgende galiot tog ombord i Bohus findes optegnet i lensregnskaberne fra Bohus og Viken len og er i sin helhed gengivet af Ole Louis Frantzen i Vaabenhistoriske aarbøger XXXII 1986 (22). Den indeholder bl.a. inventarer fra en komplet smedie med ambolt og blæsebælg og alt dertil hørende værktøj. Desuden medførtes en del ældre fæstningsartilleri og mængder med håndvåben, ammunition og materialer af forskellig slags.

Litteratur:

Finn Askgaard: Kampen om Östersjön på Carl X Gustavs tid. København 1974.

Ole L. Frantzen: Nyt fra havets bund. Fund fra vraget "Snarensvend". Marinehistorisk Tidsskrift nr 4/1985, s. 11-15.

Ole L. Frantzen: Rigens marsk, Anders Billes bronzemortér fra 1647. Vaabenhistoriske aarbøger XXII 1986, s. 13-29.

De to skibe afgik som ovenfor omtalt med lasten til Marstrand, hvor man måske har modtaget mere last. Derefter sejlede man nordpå til Akershus, hvor der må være sket en omlastning (22). Muligvis kan man også have nået at sætte enkelte stykker i land, da skibet lå ved Kronborg for at styrke fæstningens forsvar, men herom kan man kun gætte. Hvordan lasten ellers blev fordelt mellem "Snarensvend" og galioten er yderligere et ukendt afsnit.

Listen over det i Bohus indlastede inventar fra den til Sverige overgivne fæstning giver os derfor kun ledetråde, når man forestiller sig, hvad der endnu kan tænkes at ligge i vraget efter "Snarensvend".

I dykkersæsonen 1987 er det hensigten at foretage en oversigtlig undersøgelse af vraget "Snarensvend", der skal klarlægge vragets udbredelse og tilstand, således at man kan danne sig en opfattelse om det tjenlige i at foretage en mere nærgående undersøgelse af et brag, der, som vi har hørt, ingenlunde er urørt.

H.G. Garde: Den dansk-norske Sømagts Historie 1535-1700. København 1861.

H.D. Lind: Om Christian den Fjerdes Orlogsflaade. Tidsskrift for Søvæsen 1890, s. 409ff.

S.A. Sørensen: Om Kronborgs Erobring 1658. Danske Magazin, bind 5, København 1889, s. 289-331.

Noter:

1. Danske Magazin 5. I brev fra general Wrangel 23.8.1658.
1828 1970 Håndtag
1829 1970 Sav
1964 1970 Messingskål
3218 1978 Model
 2. Frantzen. Marinehist. Tidsskr. 4/85, s. 11-15, og Vaabenhist. årbøger 1986, s. 13-29.
 3. Niels Ahlund: Et storhetsminne i Stockholms hamn. Svenska Dagbladet 29.8.1920.
 4. Preben Holck: Det historiske Skibsvrag ved Snekkersten er Christian IV's Orlogsskib "Snarensvend". Berlingske Tidende 19.8.1952.
 5. Artillerieffekter fra "Snarensvend" i Tøjhusmuseet:
A 133 Del af lavet
A 134 Del af morterstol
A 135 Lavet til 6 pdr. kanon
A 527 8 pdr. støbejernskanon. Finbanker.
A 528 6 pdr. feltlavet. Del.
A 529 Sidevange til morterstol
 6. Samtidig avisnotits med ukendt proveniens. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.
 7. Genstande fra "Snarensvend" i Flynderupgårdsmuseet i Espergærde:
684 1952 Ladestok
685 1952 Kanonvognshjul
686 1952 Kanonhjul af træ
687 1952 Spidskugle
688 1952 Geværkugle
689 1952 Dele til gevær
690 1952 Træhåndtag
691 1952 Bjælkestykke
692 1952 Talje
695 1952 Læst
696 1952 Støvlesål
698 1952 Krave til støvle
699 1952 Krave til støvle
700 1952 Snude til barnesko
701 1952 Hæl af birketræ
702 1952 Lysestage af træ
1084 1965 Tinstage
1103 1965 Muffe
1422 1970 Kraveoverdel til støvle
 8. Genstande fra "Snarensvend" på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg:
HSK 909-20153 Fajancetallerken, tinsager, fliser, gryde, pibehoved.
HSK 459-461:58 Diverse træsager (blokke, jomfru).
 9. Genstande fra "Snarensvend" på Orlogsmuseet i København:
OM 81:59 Tinopsats
OM 98:58 Kasselås 1655
OM 85-88:58 4 tinfade
OM 89:58 Vaskefad af messing
OM 82-83:59 2 bronzekanoner af hollandsk oprindelse
OM 80-59 Låg til tinkrus
OM 77:59 Tinhane
 10. Askgaard s. 217.
 11. Askgaard s. 204.
 12. Danske Magazin 5. I 17/8 1658.
 13. Danske Magazin 23/8 1658.
 16. H. D. Lind s. 445.
 18. Danske Samling 2 R III s. 387.
 19. Askgaard s. 62.
 20. Om kriegsmachten till Sioss. Relation af Magnus Durell 1653. Danica. Riksarkivet, Stockholm.
 21. Askgaard s. 106.
 22. Frantzen: Vaabenhist. årb. 1986 s. 22ff.
- Anm.: Listerne over genstande fra "Snarensvend" er indsamlede af museumsinspektør Michael Teisen, der deltog i de preliminære undersøgelser af "Snarensvend" til og med 1984.

SNARENSVEND, et orlogsskib fra Christian IV's tid.

Niels M. Probst.

SNARENSVEND nævnes første gang i 1637, hvor Chr.IV benyttede skibet på en rejse til Glückstadt via Flekkerø i Norge (1).

Senere på året indgik SNARENSVEND i en eskadre, der sendtes til Danzig for at belære den polske konge, der var begyndt at opkræve told, om den danske konges overhøjhed over Østersøen. To polske orlogsskibe blev her erobret og sendt til København. I de følgende år blev SNARENSVEND flittigt benyttet, oftest på visitationstjeneste, i et par tilfælde med den nidkære Generalvisitør Nikel Helmer Kok som chef (2). Under Torstenssonfejden 1643-45 lå skibet i Lillebælt, hvor det indgik i den eskadre, der havde til opgave at forhindre fjendens overgang til Fyn. I 1656 deltog SNARENSVEND atter i en flådedemonstration ved Danzig, senere på året overførte det en russisk ambassade til Windau i Kurland. I 1657 lå skibet ved Gøteborg Brille, hvor det indgik i en blokadestyrke (3).

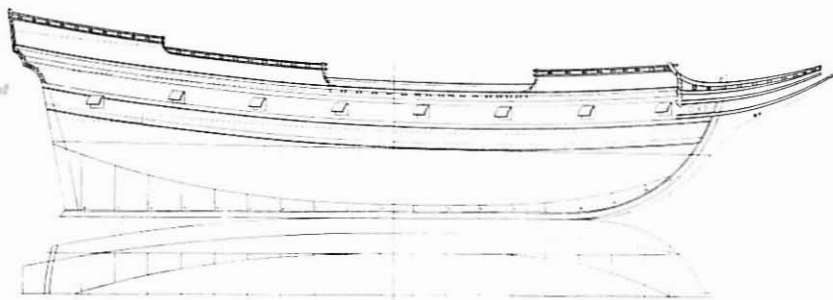
Endelig benyttedes skibet i 1658 til overførsel af fæstningsmateriel fra det i henhold til Roskildefreden afgivne Bohus Len, et togt der, som beskrevet af Ole Lisberg Jensen,

endte med, at SNARENSVEND opnåede den tvivlsomme ære at blive det vistnok eneste skib, der nogensinde er blevet sænket af Kronborgs kanoner.

SNARENSVENDs tilkomst er lidt af et mysterium, der synes ikke at være bevaret nogen byggeregnskaber for skibet, men fra 1637 til det gik tabt 21 år senere, kan det følges i arkivmaterialet, hvor der findes ganske fyldige oplysninger.

Ordet snarensvend betyder ifølge ordbogen en hurtig rask svend, og SNARENSVEND's anvendelse som toldkrydser bekræfter, at det har været et hurtigt og velsejlende skib. I skibslisterne er det opført som orlogsskib (9), en benævnelse der omfattede alle egentlige kampskibe til forskel fra kategorierne "jagter og galejer" og koffardiskibe. Benævnelsen dækkede naturligvis en række forskellige typer, som det såvel administrativt som operativt må have været ønskeligt at kunne skelne, men mens man i England og Sverige inddelte skibene i henholdsvis "Ranks" og "Sorter" kendes der ikke nogen konsekvent dansk nomenklatur. Især bemanningstaksterne (4) afslører imidlertid at skibene også herhjemme var inddelt i

Højre halvdel af denne tegning er kopieret efter et tegningsfragment fra Chr. IV's tid (12), venstre halvdel er rekonstrueret af forfatteren efter principper, som er uddelt af andre bevarede tegninger fra perioden. Tegningsfragmentet indeholder ingen målestok, men en antaget "rund" skala på 1:36 giver en dækshøjde i borde på 5'8", hvilket modsvare ca 6' midtskibs. Bredden på tømmeret bliver da 24'6", og dybden målt fra overkant køl til overkant bjælker i borde bliver 12'6". Rekonstruktionen resulterer i en længde over stævnen på 108'3" og en dybgang agter på 12 fod. Omrent sådan må skibet have set ud i sin oprindelige udformning.



klasser, og sammenholdes taksterne med diverse dimensions- og armeringsoplysninger kan følgende inddeling defineres, idet eventuel soldaterpåmønstring er udeladt og kantonallene kun gælder til 1645.

1) "Hovedskibe", ca 250 mand. De var mindst 140 fod lange over stævnene og havde mindst to hovedbatterier, som regel begge lukkede. Ca 50 kanoner.

2) "Middel" eller mellemklasseskibe, ca 200 mand. De var 120-125 fod lange og havde 1 1/2-2 hovedbatterier. Ca 40 kanoner.

3) "Middelmådige" eller lette orlogsskibe, ca 100 mand, ca. 110 fod lange med et lukket hovedbatteri. Ca 30 kanoner.

4) "Smaa" orlogsskibe, 50-70 mand. 75-105 fod med et enkelt, i visse tilfælde åbent, batteri. 12-20 kanoner (5).

SNARENSVEND's besætning var mellem 59 og 72 mand, skibet var 104 1/2 fod langt og i sin oprindelige form førte det 16 kanoner, alle formentlig anbragt på et enkelt, sandsynligvis lukket, batteri. Skønt skibets hoveddimensioner ligger tæt på de "middelmådige" viser besætningstallet, at det regnedes til de små skibe, og dette bekræftes af Christian IV selv, der i 1644 afslutter en liste over skibe, der skal udsendes, med denne passus: "och saa mange aff dy sma. skiib som dysse: Snarensuend och ded selskab som seiiler nogiit" (1).

Ca. en trediedel af orlogsflåden udgjordes af små skibe. De kan betragtes som forløbere for senere tiders fregatter, en typebetegnelse der først indførtes på Fr. III's tid. Hovedvægten var lagt på sejlegenskaberne, men i modsætning til de større klasser må de små skibe have udgjort en temmelig uensartet gruppe. De mindste havde åbent batteri og har næppe været til at skelne fra jagterne, mens de største, deriblandt SNARENSVEND, ikke kan have adskilt sig meget fra de lette orlogsskibe. Der kendes ingen sikkert identificerede illustrationer af repræsentanter for klassen, men i Rigsarkivet findes et tegningsfragment af et skib, der efter alt at dømme har været af samme type og størrelse som SNA-

RENSVEND. Skibet er forholdsvis skarptbygget med stærkt løftet bundstokslag og forholdsvis stor dybgang i forhold til bredden, antagelig ca 6 alen i modsætning til de "5 vatteralen", som foreskrives i standardkontrakten for lette orlogsskibe (6). På det lukkede batteridæk kan skibet ikke have haft porte til mere end 16 kanoner. De dimensioner, der kan udmåles på tegningen, svarer ikke umiddelbart til oplysningerne om SNARENSVEND, men afvigelserne kan meget vel skyldes forskellige målemetoder. Selvom der ikke er belæg for at sætte tegningen direkte i forbindelse med SNARENSVEND, må det antages, at den giver et godt indtryk af skibet i sin oprindelige udformning.

Lang offuer Stauffne	52 1/4	Alenn
dyb udi Rommit	4 3/4	Alenn
bred	12 1/2	Alenn
høj imellemb offuerloben	3	Alenn
Haffuer udi det underste laug	16	porter
fremen paa for (inde Bach)	6	porter
Udi agterbachen (op het Styrplicht)	6	porter
fremen for achterbagen (vor het Styrplicht)	2	porter 36 porter
Udi store Kaytte (Inde Kaiytt)	2	porter
Udi offuerste Kayte (Inde Hytte)	4	porter
Underste laug 10 pd.	16	
bacherne (Inde Bach op het styrplicht)		
fremen for bacherne onde Vor het Styrplicht)	6 pd. 10	30 (stykken)
Hytterne (Inde Kahyt onde ande Hytte 4 pd.)	4	
Officerer og baadtzmend	52	
bøseschøtere	20	80
soldatter	8	

I årene efter Torstenssonsfejden blev mange af flådens skibe ombygget, således at kanonantallet kunne forøges, i visse tilfælde næsten fordobles. Også SNARENSVEND blev bygget om, det skete i 1651, formodentlig i forbindelse med en hovedreparation. Den nye fortømring blev malet med grå og gul oliefarve, rælinger og forskodt med sort, loftet i kahytten blev malet gult med buntede lister (7). Skibet førte herefter 28-30 kanoner.

De mest detaljerede oplysninger om SNARENSVEND findes i den liste over 20 skibe, der i 1653 udarbejdedes i forbindelse med en alliance med Holland (8). Tidligere dimensionsoplysninger indskrænker sig til nogle sejlmål fra 1643 deriblandt et "skonforsejl" (storsejl), 14 alen dybt og 25 alen bredt (9), svarende til en skrogbredde på ca. 25 fod, men i 1653, altså efter ombygningen, oplyses følgende om SNARENSVEND (10), se skema:

Ombygningen i 1651 har formodentlig hverken berørt hoveddimensionerne eller det understes batteri med dets 16 kanoner, men de mange porte ovenover indikerer en forhøjelse af overbygningen med en lukket bak og et halvdæk frem mod stormasten, den øverste hytte har skibet sikkert heller ikke haft før ombygningen. Forhøjelsen af skroget og forøgelsen af kanonvægten har givetvis forringet skibets sejlegenskaber. Det skal måske tages med et vist forbehold når Ludvig Lorentz i 1652, i en ansøgning

om at få overladt SNARENSVEND som dækning for nogle fordringer, anfører at det er "ganske forbygget og ej vel sejler", men karakteristikken har nok ikke været helt ubegrundet.

SNARENSVEND repræsenterer den mest anvendte skibstype i Chr. IV's orlogsflåde, og trods skibets lidt dunkle herkomst har vraget betydelig interesse, også udover det rent skibshistoriske. Adskillige af de genstande, der blev bragt op fra vraget ved plyndringen for 35 år siden, har hørt til overbygningen, skroget må altså på det tidspunkt endnu have været nogenlunde intakt. Man kan nære begrundet håb om, at der på vragstedet stadig findes meget, der kan bidrage til vor viden om datidens skibsbyggeri og levevis.

Noter:

1. Egenhændige Breve, 1/6 1637 og 30/4 1644.
2. Lind: Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm, p.294.
3. Oplysninger samlet i Holck's Arkiv.
4. Bemandingstakster gengivet hos Bruun: Curt Adeler p. 418-20 og P. Holck: Flaadelister omkring Krigsaarene 1644-45. TIS 1943 p.489-491 og 500-501.
5. Klassificering sammenstillet af forfatteren på grundlag af oplysninger i diverse arkivmateriale samt RA, Søetatens kort- og tegningssamling, des. E 1-9.
6. Kontrakter gengivet hos Bruun: Curt Adeler p.414-18.
7. R.A. Hornbolt afr. XII 6,2.
8. Listen findes i flere udgaver; se Askgaard: Kampen om Østersøen p. 509, note 87. I mange år var kun en svensk afskrift kendt, heri er SNARENSVEND fejlagtigt nævnt to gange, se Lind i TIS 1890, p.445, ctr. Linds Frederik III's Sømagt, 1896, p.79.
9. RA, Marinearkivet før 1655, Bremerholms materielskriverregnskab 1643.
10. Gengivet efter den danske udgave (Kgl. Bibl. Ny kgl.saml. fol. 1504), oplysninger i parentes fra den hollandske udgave (RA, Nedl. C 223).
11. RA, Da. kanc. 1/5 1652, Ludvig Lorentz's fordring.
12. RA, Søetatens kort og tegningssamling, des. E 6.



Tinhane fra SNARENSVEND. Orlogsmuseet.

En værnepligtigs Odyssé med »Den danske Flotille« i Sverige. (2)

Paul Langballe.

Ventetid. Malmø i krigens skygge.

Hørende til den kategori, der havde familie i Sverige, gik rejsen til min onkel og tante, hofjægmester og hofjægmesterinde Gunnar og Erna Hagemann, som boede på Bjergsjöholm, en stor herregård nogle få kilometer uden for Ystad.

Sveriges situation fornemmedes her såvel som overalt i det sydlige Skåne. Indkaldelser, indkvarteringer og flygtninge satte i større eller mindre målestok sit præg på hverdagen. Langs kysten var etableret forskellige former for spærringer, der sammen med andre foranstaltninger skulle modvirke et overrumplingsforsøg fra syd.

Med min onkel og tantes mange aktiviteter havde de både personlige og forretningsmæssige forbindelser til alle sider i det svenske samfund. Dette kom også mig til gode. Ikke alene traf jeg mange interessante mennesker; men mere vigtigt var, at min onkel og tante formidlede min midlertidige ansættelse på Kockums mekaniska Verksstad A/B i Malmø.

Jeg fik mange gode ord med på vejen. Min onkel bistået af en æl-

dre fætter satte mig ind i Sveriges aktuelle situation: Den for Sveriges eksistens nødvendige lejdebådstrafik, transittrafikken med tyske tropper til og fra Norge, malmtransporterne, Sverige, som var helt omklamret af tyskerne, følelser kontra realiteter, og mange andre ting. Der var en sammenhæng i alt dette. - Denne realitetsbedømmelse var imidlertid ikke nogen hindring for, at samme person ydede en udstrakt hjælp til danske flygtninge.

Min tante instruerede mig om sæd og skik i Sverige, omgangsformer, hvad man satte pris på, og hvad man skulle undlade. "Glem aldrig, at du er gæst i Sverige." Jeg er stor tak skyldig. I dag må jeg nøjes med at mindes.

Med alt det i baghovedet gik turen videre. Alle døre åbnede sig. Et forhold som ikke mindst kom mig tjenstligt tilgode, da jeg vendte tilbage til Karlskornå.

Det er ofte blevet sagt, at Skånes hovedstad er København. Alligevel var og er Malmø en storby efter nordiske forhold med over 200.000 indbyggere. For mange var det derfor også mulighedernes by.



Dansk båd med flygtninge prajes af svensk kystbevogtningsfartøj. Oktober 1943. Foto Frihedsmuseet.

Forholdene var imidlertid problematiske, når det gjaldt indkvarteringsmuligheder til en overkommelig pris. På grund af flygtningestrømmen havde hoteller, pensionater og værelsesudlejninger højkonjunktur.

Efter en del søgen blev jeg vel modtaget på Hotel Svea, et gammelt hotel, men centralt beliggende i den gamle bydel. Foruden "privaten" var der otte værelser med vandhane og vandfad samt et tørvestrøelseslokum; men der var rent og pænt. Personalet bestod af een og samme person - alt iberegnet - nemlig ejeren August Persson, der tidligere som hovmester havde plø-

jet verdenshavene om bord på svenske og danske skibe.

Tilsyneladende var alt fredeligt, og om aftenen strålede lysreklamerne, og forlystelseslivet udfoldede sig efter svenske forhold på højeste gear.

Gunnar Hägg, en svensk løber, som havde slået adskillige verdensrekorder i hurtigløb, var dagens helt og dagens samtaleemne. I forretningslivet hvor situation skulle udnyttes, i pressen og i folkemunde udartede det på en sådan måde, at det meget vel tålte sammenligning med vore dages fodboldekstase anno domini MCMLXXXVI.

Mens Ingrid Bergman, der jo var svensk af oprindelse, var stjernen over alle stjerner, så var Alice Babs den, der ubestridt vakte ungdommens begejstring ud over alle grænser.

Blandt de mange aktuelle bøger, som smykkede boghandlernes vinduer, var der navnlig én, som alene på omslaget måtte fange interessen hos enhver, der var flygtet fra tyskerne. Vignetten på omslaget viste en eksploderende bombe, som slyngede det forhadte hagekors og den tyske ørn ad helvede til (sådan opfattedes det i alle tilfælde). Titlen, som ledsagede denne ønskedrøm, var: "Tyskland går sista ronden". Intet under, at den gik i kæmpeoplæg og var en bestseller blandt danske og norske flygtninge.

Under overfladen satte krigen alligevel sit umiskendelige præg. Adskillige flygtninge landede på kysten i Malmødistriktet. Flere områder i den store havn var afspærret, og alle vitale punkter bevogtet af "hemvärnet".

De krigsførende stormagter var også repræsenteret ved deres respektive konsulater og i form af selvskebelige eller kulturelle sammen slutninger omfattende både svenske og udenlandske statsborgere. Byens førende hoteller var centrum for flere af disse sammenkomster, et for tysksindede og et for engelsk-orienterede.

Danske flygtninge benyttede i udstrakt grad Hotell Tunneln, Adelga-

tan 4, mens Hotell Adlon i Mäster Johansgatan ofte var herberg for deltagerne i de illegale overfarter mellem Danmark og Sverige.

Chefen for MS 7 måtte således holde sengen flere dage sidstnævnte sted efter et "tjenstligt besøg" i Danmark. Under overfarten med den hurtigtgående motorbåd splintrede en kraftig sø frontruden foran for rattet, hvilket medførte, at hans ansigt blev slemst forskåret og måtte under behandling af den stedlige danske flygtningelæge.

Et særligt kapitel med en ualminde lig tragisk baggrund omfattede de mange finske børn, som midlertidigt var anbragt i private hjem, og endelig var der flygtningene fra Estland, Letland og Litauen, som efter ufattelige lidelser og efter at have krydset Østersøen, for en stund havde fundet et fristed i Sverige.

Gennem et bijob hos direktøren på et stort pensionat på Södergatan konstateredes de svenske myndigheds enorme agtpågivenhed med hensyn til hver enkelt flygtnings identitet og bevægelser.

Med sine over 4500 ansatte var Kockums mekaniske Verksteds A/B den største virksomhed i Malmø og satte derfor på afgørende vis sit præg på byens liv. Ikke alene byggede de skibe og motorer samt kraner og stålkonstruktioner, men de var også storleverandører af jernbanevogne til de svenske jernbaner.

En helt speciel afdeling beskæftigede sig med såvel nybygninger som reparationsarbejder til Svenska Flottan.

Det var derfor ikke underligt, at dette industricenter var særligt godt beskyttet. Overalt sås soldater fra Hemvärnet på vagt mod sabotage og spionage.

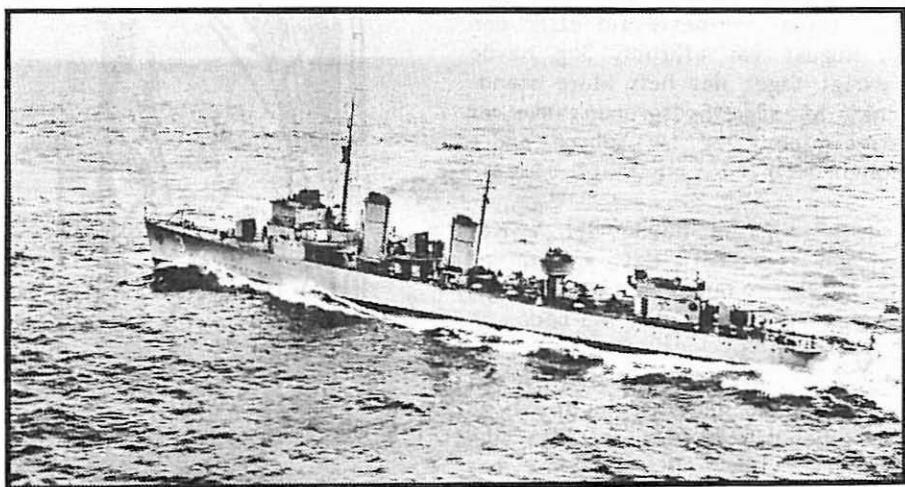
Det var derfor noget af et privilegium at få ansættelse på dette sted, hvor udlændinge normalt var forment adgang.

Et arbejde, som særligt lagde beslag på flådeafdelingens kapacitet og ekspertise i 1943, var genopbygningen af den svenske jager KLAS HORN af stadsjagerklassen, som blev slemt beskadiget ved den store eksplosionsulykke på Hårsfjärden i 1941 (det vil vi vende tilbage til).

Den første prøvetur var umiddelbart forestående. Besætningens hjertelighed og imødekommenhed over for deres danske kollega bør også nævnes i denne forbindelse. Man bestemte, at jeg måtte indtage min frokost sammen med de svenske underofficerer i værftets kantine.

I en af tørdokkerne lå i samme periode en af Sveriges kystubåde. Denne mindre type havde ikke egentlige navne, men var mærket U 1 - U 10. De var lidt større end de fire samtidige danske ubåde af HAVMANDEN-klassen - de såkaldte H-både.

En dag, da jeg havde ærinde nær ved denne dok, mødte jeg en arbejdsmand, som jeg ikke kendte, men som åbenbart vidste, hvem jeg var. Ved passagen pegede han på mig med sin venstre hånd, mens



Den svenske jager Klas Horn, bygget 1931. Blev efter eksplosionsulykke repareret på Kockums i Malmø i 1943.

han med sin højre hånd pegede ned på ubåden, idet han på sin skånske dialekt og med hævet stemme udtalte: "En sån Ubåt har ni minsjäl aldrig set i ert liv". Denne udtalelse var ikke et udtryk for "högfärdighet", men en spontan tilkendegivelse af, at denne ubåd også var hans. Denne indstilling var på den tid typisk for svenskerne og gik helt på tværs af de sociale og politiske skillelinier.

En dag fik jeg en opringing fra en ukendt dame, som fortalte, at der lå et brev hos hende fra mine forældre. Det viste sig, at omtalte dame var en veninde til min familie i København.

Af brevet fremgik, at der var gået henved tre uger, inden mine forældre erfarede noget om min skæbne. (Det tjener som forklaring, at forbindelsen mellem Sverige og Danmark i den nærmeste tid efter den 29. august var afbrudt. Jeg havde i øvrigt taget det helt klare standpunkt af sikkerhedsgrunde ikke at skrive hjem. Jeg fik senere andre muligheder.)

I dette tidsrum havde der i København verseret det rygte, at MS 7 var gået ned i Kattegat sammen med en anden MS-båd.

Alligevel fik mine forældre besøg af en gestapomand ledsaget af en dansk håndlanger, der optrådte som tolk. De ville vide, hvor jeg befandt mig. Da mine forældre nægtede ethvert kendskab til min færd efter den 29. august henvendte

gestapomanden og hans danske håndlanger sig til min fætter, som boede ikke langt fra mit hjem. Min fætter overså helt den danske håndlanger og forklarede direkte på tysk, at jeg under militær kommando var sejlet til Sverige om bord på det skib, hvor jeg gjorde tjeneste, og at jeg fremdeles var underlagt denne militær kommando.

Det var en forklaring, som selv en stupid tysker forstod. Der skete da heller ikke mere i denne sag udover, at de besøgte mine forældre endnu engang, men naturligvis uden resultat.

ER FAR HJEMME?



Mordterror över Danmark.

Svensk satire efter mordet på Kaj Munk. Sydsvenska Dagbladet 7.1.1944.

Den 1. oktober 43 satte jødeforfølgelserne ind i Danmark. Sceneriet på hovedgaderne i Malmø havde nærmest karakter af en invasion, men om dette kan man læse så mange andre steder.

Til juleaften modtog jeg hele fire invitationer fra mine arbejdskammerater på Kockum; men de forstod naturligvis, at jeg ville være sammen med min familie på Bjersjöholm. Min familie havde gæstfrit inviteret både norske og danske flygtninge bl. a. en norsk advokat og reserveofficer med hustru og børn samt to danske officianter, Hansen og Søndergaard. Det blev en både smuk og stemningsfuld juleaften, selv om også den var præget af begivenhederne udefra.

Natten mellem den 4. og 5. januar bliver Kaj Munk myrdet. Meddelelsen modtages med harme også blandt svenskerne, hvor han var meget populær. Overalt holdes der mindehøjtideligheder, hvor Kaj Munk mindes sammen med den norske digter og forfatter Nordahl Grieg, som natten mellem den 2. og 3. december som besætningsmedlem på en bombemaskine blev skudt ned over Berlin.

En af de første dage i marts modtages fra "kommandoen for militære flygtninge" den med længsel ventede indkaldelse til at møde i "polisförlägningen" Sättra-Brunn for at gennemgå en uddannelse, "som vil finde sted under militære former".

Med oprigtig tak til min strålende vært hovmester August Persson, min velgører på Kockum, overingeniør, Friherre C.E. von Sett samt mine mange gode medarbejdere og arbejdskammerater forlod jeg Malmø den 15. marts 1944.

Fra "Polisförlägningen" til "Orlogsflaaden".

Svensk stilighet står for mange som en helt speciel form for dannelse. I denne forbindelse erindres en lille tildragelse under mit korte besøg i Stockholm på vejen til Sättra Brunn.

Som syvårig havde jeg en kort tid været i pleje hos en tandlægefamilie i Ystad. Husets yndige datter var nu blevet diplomatfrue og var lige kommet til Stockholm fra Washington. Da jeg ringede til hende, blev jeg straks inviteret til middag.

Mit erindringsbillede var nu pludselig blevet til virkelighed. Hertil må føjes en hjertelighed, der stod mål med hendes strålende ydre. Attachéen var elskværdig, men reserveret og ordknap.

Første ret bestod af nogle særdeles velmagende snitter. Vi var kun os tre - altså et lille sluttet privatselskab i et privat hjem, men alligevel skulle etiketten også i et sådant tilfælde overholdes. Vi indtog

derfor snitterne stående midt på gulvet med tallerken, kniv og gaffel samt et glas, man ikke kunne stille fra sig hvorsomhelst.

Nok havde jeg før deltaget i større selskaber under former, der i nogen grad kunne sammenlignes med dette - men alligevel.

Under udførelsen af dette ritual og ihukommende min fasters lærdom og formaninger håbede jeg, at jeg ikke faldt igennem. Jeg blev i alle tilfælde en oplevelse rigere.

Den 17. marts ankom jeg til polisförlägningen Sättra Brunn. Betegnelsen polisförlägnung var en af den svenske neutralitetspolitik dikteret udtryksmåde, idet navnet ikke måtte afsløre nogen form for militære aktiviteter.

Sättra Brunn, der var stillet til rådighed af Uppsalas Universitet, var et rekreations- og feriecenter beliggende 14 km. sydvest for stationsbyen Sala i Västermanlands Län. Den bestod af mange smukke træhuse spredt på terrænet og omgivet af et meget smukt landskab.

Med lejrens oprindelige formål som baggrund var det derfor noget nær et paradoks, at den nu var forvandlet til en kaserne, hvis mandskab tilsammen udgjorde en bataljon på små 500 mand, som igen var inddelt i 4 kompagnier. De tre kompagnier bestod af frivillige, mens 4. kompagni var søfolk, der næsten alle stammede fra Den danske Flotille i Karlskrona og som

nu var indkaldt fra deres midlertidige engagementer rundt om i Sverige. 4. kompagni gik derfor under navnet Karlskronastyrken. Chefen for 4. kompagni var kaptajnløjtnant E.T. Sølling (senere kommandørkaptajn, død 13. marts 1966).

Bataljonschefen var daværende kaptajn (senere oberst) Henning Jensen, som tidligere i 8 år havde været i Fremmedlegionen. Han gik derfor altid under navnet "Marocco-Jensen" eller slet og ret "Marocco".

Han var en sand kriger for Vorherre med usædvanlige egenskaber, der simpelthen rev alle med i den fælles målsætning.

Mangen en mariner havde forud spekuleret over, hvorledes trivselsproblemerne ville udvikle sig, når han nu skulle indordne sig i det "meget specielle hærmiljø". Ingen spekulationer var imidlertid mere overflødige. Marocco klarede dem alle, og kanøfledede med brask og bram til højre og venstre helt på tværs af stand og grad - også sine nærmeste medarbejdere, hvis de ikke levede op til de stillede forventninger. Enkelte misfornøjede ballademagere blev prompte smidt ud af lejren.

Chef for administration og forvaltning var orlogskaptajn (senere kommandørkaptajn) Thorkel Bjerre, som om aftenen den 29. august 1943 var roet fra Rungsted til Hven i en almindelig robåd.

Kort efter ankomsten til lejren blev vi budt velkommen af bataljonschefen, som i umiddelbar fortsættelse heraf udtalte (i følge dagbogsnotat): "De i Lejren uddannede Styrker skal over for den første lovlige danske Regering stilles til Raadighed for at bekæmpe indre og ydre Fjender."

Det fremgik efterhånden meget tydeligt, at de allieredes kommandotropper var det helt store forbillede, som vi i vor uddannelse skulle se at komme på højde med.

Der blev højere til himlen, når Marocco i begejstrede vendinger omtalte, hvorledes disse tropper syngende gik om bord i deres transportmaskiner og på vej til målet sad og spillede kort. - Marocco glemte helt i sin begejstringsrus, at han hadede enhver form for kortspil, og at han ofte i fnysende vendinger skal have givet udtryk herfor.

Uddannelsen var iøvrigt meget alsidig og koncentreret, og vi lærte såvel teknik og håndtering af de fleste former for håndvåben, og hvilke der i de forskellige situationer var mest formålstjenlige til nærkamp, gadekampe og når der i sidstnævnte forbindelse skulle "ryddes op".

Vi havde mange udholdenhedsprøver i form af lange marcher, løb m.v.

Den 30. marts 1944 blev der oplæst en indtrængende advarsel mod, under nogen form, at skrive til

Danmark, da de tyske myndigheder var begyndt at tage brevenes modtagere i forhør.

Efter sigende skulle meddelelsen om disse forhør stamme fra kompetent sted i Danmark og udsendt på foranledning af det danske gesandtskab i Stockholm.

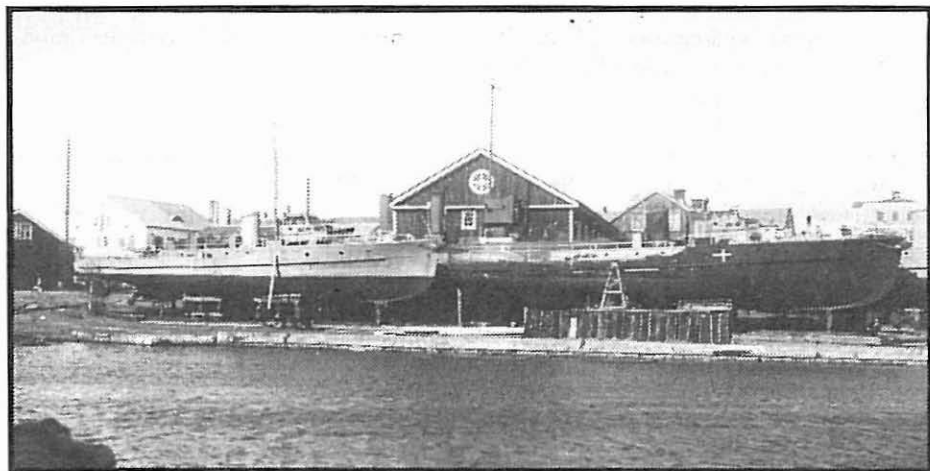
De svenske myndigheders imødekommenhed over for danske ønsker, der var militært betonet, stod i nøje samklang med begivenhedernes udvikling på krigsskuepladsen. Heldigvis ændredes magtfordelingen i den verden, som Sverige følte sig omklamret af, og dermed også vurderingen af veje, mål og midler.

Blandt de ting, man nu pludselig tillod, var klargøringen af de danske orlogsfartøjer i Karlskrona.

En af de sidste dage i marts fik en deling fra Karlskronastyrken (4. kompagni) helt uventet ordre til som fortrop at afgå til Karlskrona for at foretage de første skridt til klargøring af Flotillen.

Efter kun 14 dages ophold i lejren afrejste vi fra Sättra Brunn den 31. marts.

Et godt forhold til de svenske myndigheder var utvivlsomt og med rette en forpligtelse, som under de helt ekstraordinære forhold måtte hvile tungt på enhver dansk militær chef. Dette ansvar måtte naturligvis også udstrækkes til det underlagte mandskab.



Danske fartøjer sat på land i Karlskrona. Til højre SORTE SARAH, i baggrunden HAVKATTEN. Foto Orlogsmuseet.

Alligevel fik dette nok så alvorlige forhold et komisk skær ved en bestemt lejlighed.

Efter ankomsten til Karlskrona mødte vi om bord i torpedobåden HAVKATTEN.

I en tale bød chefen os velkommen og mindede os om, at HAVKATTEN var at betragte som dansk landområde, hvor han var rettergangschef og havde straffemyndighed. Efter at have uddybet dette fortsatte han med følgende bemærkning: "Og er der optræk til mytteri, så har jeg en revolver, og jeg skyder, men hvor jeg rammer, det ved jeg ikke. Et sekund efter er De måske en død mand!".

Der blev ligesom en lille kunstpauze, hvor der hørtes en svagt un-

dertrykt fnisen i gelederne.

Chefen fortsatte herefter uanfægtet med at fremhæve, at vi var privilegerede, idet vi var de eneste marinesoldater i hele verden, der bar en dansk marineuniform. Der blev sluttet med ønsket om et godt samarbejde og en lykkelig fremtid. - Det var da til at forstå.

Med reference til chefens tale vil det være rimeligt allerede nu at nævne, at selv om enkelte orlogsgæster hjemme lejlighedsvis kunne optræde lidt for frigjorte på offentlige steder under landlov, så var der tradition for, at de altid optrådte korrekt, når de var på flådebesøg i fremmed havn. Denne tradition blev også fulgt i Karlskrona.

Det gjaldt alle kategorier, når ventetid, usikkerhed med hensyn til fremtiden eller personlige problemer medførte, at humøret nu og da var på nulpunktet, og nerverne på højkant, så udartede det sig normalt kun i form af gnubbede bemærkninger, som sjældent blev taget for mere end det, de var.

Personligt erindrer jeg kun et tilfælde, hvor en episode kørte helt af sporet. En ellers stilfærdig, hjælpsom og fredsommelig fyrbøder på HAVKATTEN gjorde sig skyld i lydhedsnægtelse. Han måtte bøde med en tur i spjældet.

Forsildemøde om morgenen var der normalt fast takst på - een gang nægtelse af landlov.

Den lille tilsynsstyrke, som var blevet tilbage i Karlskrona, da flotillen strøg kommando, samt den deling, der var kommet fra Sättra Brunn, udgjorde tilsammen en slags besætning på HAVKATTEN.

Alle bestræbelser samlede sig i første omgang på at gøre dette skib sejlklaart efter de 6 1/2 måneders oplægning. Så kom turen til minestrygerne og derefter til kutterne. Dog blev alt maskineri tørnet en gang om ugen.

Selv med god vilje og forståelse måtte beboelsesforholdene om bord i HAVKATTEN, der var bygget i 1919, betegnes som både trange og uhygiejniske.

Der blev derfor givet tilladelse til at bo oppe i byen, når vi ikke havde vagt. Sammen med en værnepligtig maskinist fra HAVKATTEN lejede jeg et værelse i et gammelt træhus. Den første aften havde min kammerat vagt. Det var et held for ham. Selv mødte jeg om bord skambidt over det hele af væggelus og i en sådan grad, at jeg måtte under lægebehandling. Det var ikke noget ukendt fænomen i gamle træhuse i byen. Alligevel mødte en time efter flere læger og specialister i skadedyrsbekæmpelse om bord og undersøgte alle steder, hvor den slags utøj kunne tænkes at trives. De måtte gå med uforrettet sag.

Vi fik hurtigt fat i et andet værelse, Ronnebygatan 10, hvor vi blev resten af vores tid i Karlskrona.

Min kollega, der hed Lau, var ikke alene en god kammerat, men også en faglig dygtighed. Efter hjemkomsten sluttede han sin sejlene karriere som højt estimeret maskinchef i rederiet Torm.

Sommeren 1944 var ualmindelig smuk, og Karlskrona med sin beliggenhed på øer og holme omgivet af skærgården tog sig ualmindeligt godt ud.

Alligevel var man ikke i stand til at nyde det. Selv om vi ikke led nogen form for materielle afsavn, så følte vi alle, at tingene trak i langdrag. Meddelelserne hjemmefra

var alt andet end hyggelige. Vi kunne intet gøre, bare vente. Somme tider spurgte man sig selv, om det nu var rigtigt, at vi fortsat gik her uden nogen form for indsats i den fælles kamp. Sommeren nærmest slæbte sig afsted.

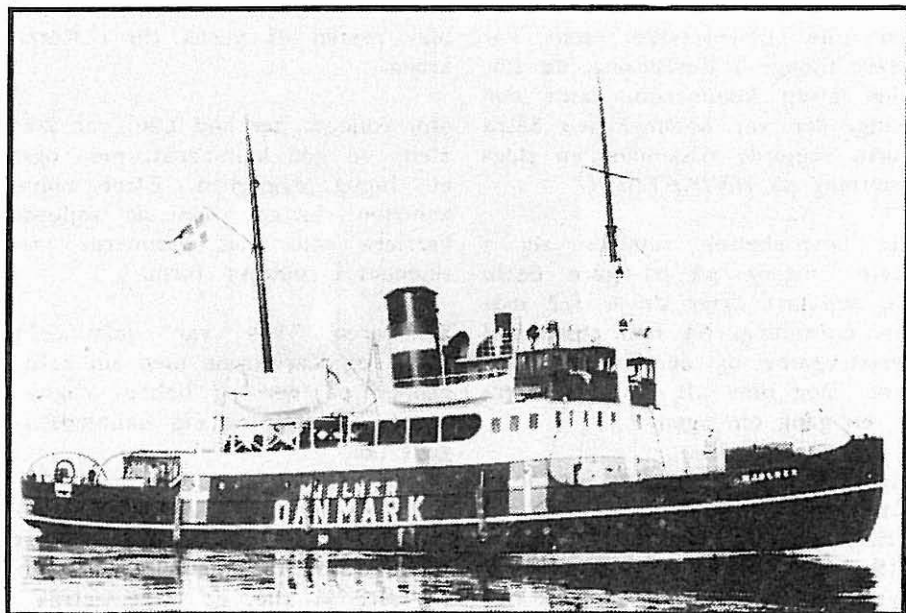
Det virkede derfor som et frisk pust, da vi den 18. september modtog meddelelsen om, at DSB's store og moderne isbryder HOLGER DANSKE og den noget mindre og ældre isbryder MJØLNER under forlægning havde narret det tyske armerede ledsageskib og var vel ankommet til Helsingborg.

De blev begge underlagt Den danske Flotille og kom begge til at spille en vigtig rolle under Briga-

dens overførsel den 4-5 maj 1945.

Den 22. september blev Flotillen formeret og underlagt orlogskaptajn J.H.J. Jegstrup (senere kommandør og midlertidig kontreadmiral, død 15.8.1981). Samtidig blev Flotillen forlagt til et særligt havneområde, Kungsbroen, som derefter blev afspærret for alle uvedkommende og med dansk vagt ved adgangsvejen.

Den tidligere omtalte Karlskrona-styrke (4. kompagni) bemandede nu alle Flotillens enheder. De kom direkte fra Polisförläggningen Håttuna-holm ca. 60 km. nordvest for Stockholm, hvortil de i den mellemtiliggende tid var overført fra Sättra Brunn.



DSB's isbryderfærge MJØLNER, der under forlægning snød de tyske vogtere og gik ind til Helsingborg i september 1944. Foto DSB.

Adskillige officerer og kvartermestre kom fra svenske orlogsfartøjer, hvor de som "gæster" havde gjort tjeneste i "Kungliga Svenske Orlogsflootten".

Det kan i ovennævnte forbindelse nævnes, at et antal af hærens officerer på tilsvarende måde havde gjort tjeneste i "Svenska Armeen" og "Hemvärnet", ligesom et antal danske militærflyvere af alle grader fremdeles gjorde tjeneste i "Svenska Flygvapnet" med henblik på oprettelsen af "Brigadens Flyverstyrke".

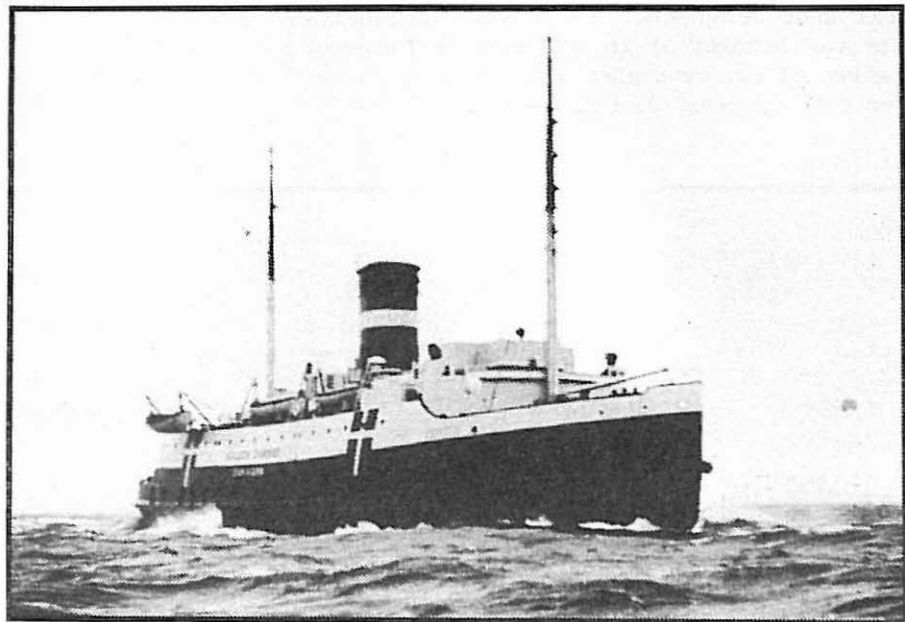
I tilslutning til formeringen fik vi nye uniformer og huebåndene i orlogsgasternes huer, der havde båret betegnelserne HAVKATTEN, MINE-

STRYGER eller PATRULJEBAAD blev udskiftet med nye bånd med den fælles betegnelse ORLOGSFLAADEN.

Aktiviteterne i Flotillen øgedes nu på alle områder. Alle fartøjerne blev nu klargjort og øvelsessejlsads påbegyndt i et af de svenske flådemyndigheder anvist område.

Selv fik jeg i ovennævnte forbindelse en helt speciel opgave.

Behovet for reservedele til fartøjernes tekniske installationer og maskinerier var efterhånden temmelig mærkbart. Slitage ved tidligere sejlsads og tæring som følge af fugt i oplægningsperioden samt flere andre forhold havde medført, at



DSBs isbryderfærge HOLGER DANSKE, der kom til Sverige sammen med MJØLNER. Skibene indgik siden i Den danske Flotille. Foto DSB.

mange detaljer efterhånden ikke kunne fungere mere. Originale reservedele var det i de fleste tilfælde helt umuligt at fremskaffe under de herskende forhold, idet de fleste installationer og motorer var af dansk fabrikat (K 15 havde dog en svensk Bolindermotor). Derfor måtte de gamle maskindele enten repareres eller fremstilles på ny i hvert enkelt tilfælde.

Flotillens relationer til Flottans Varv var fastlagt på stabsplan og alle reparationer i nævnte forbindelse skulle inden iværksættelse synes af Flotillens øverste maskinofficer G. Kirkegaard (senere kommandørkaptajn af maskinlinien, nu død).

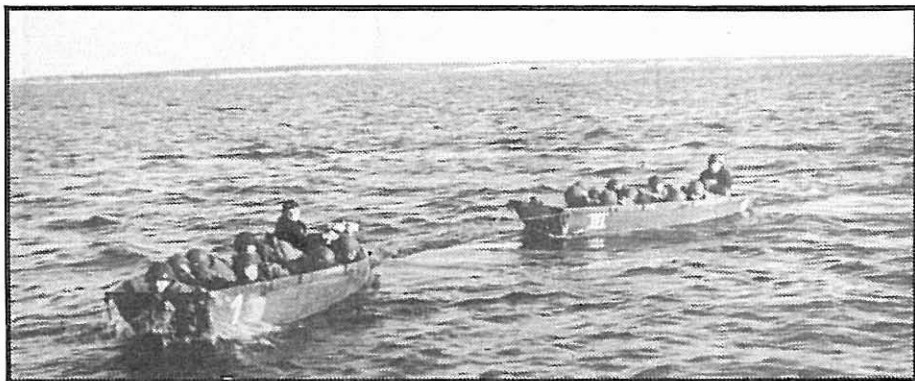
Efter disse besigtigelser, der meget ofte var ledsaget af en opgivende trækken på skuldrene eller hovedrysten over tingenes tilstand, var det

min opgave at sørge for transporten og efter tur konferere med en værkmester, hvis navn jeg skamueligt har glemt, en overværkmester Miede og i særlige tilfælde en marineoveringeniør Malmström.

Ikke alene mødte jeg altid en enestående elskværdighed, men de formåede også ofte at gøre det umulige muligt. Uden disse tre mænds helhjertede indsats til gavn for Flotillen, havde det været mere end tvivlsomt, om den var kommet afsted fuldtallig.

Gennem min tidligere chef løjtnant Barfoed, som var forblevet ved de illegale overfarter mellem Danmark og Sverige, fik jeg en dag i forståelse med flotillechefen en helt ekstraordinær opgave, som blev karakteriseret som "Top Secret".

(fortsættes)



Landgangsovelse ved Den danske Brigade. Disse mere end primitive landgangsfartøjer kom dog aldrig i virkelig brug. Foto Orlogsmuseet.

ANMELDELSE

Paul Heinsius: Das Schiff der hansischen Frühzeit.

2. udgave, Köln, Wien 1986. XLIV + 289 sider, 16 plancher, indbundet, DM 58,-.

I 1956 udkom førsteudgaven af den tyske søofficer og historiker Paul Heinsius' disputats om de skibe, der i 1200- og 1300-tallet skabte det tekniske grundlag for hansestædernes opkomst som en dominerende økonomisk faktor i middelalderens Nordeuropa (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, Neue Folge Band XII, Weimar 1956). Heri viderefører Heinsius den ældre forskning, specielt ved B. Hagedorn, udfra de skriftlige kilders udsagn og med støtte i de middelalderlige bysegls skibsbildninger. Arkæologiske skibsfund af handelsskibe var der ikke mange af på den tid, og ikke et eneste af disse var med sikkerhed identificeret som repræsentant for koggetypen, hansestædernes vigtigste skibstype.

Udfra arbejdet med kilderne nåede Heinsius frem til sin opfattelse af nogle hovedtræk i koggens udformning: de rette stævne, den lige køl og den høje skibsside. Han anså koggen for at være en nykonstruktion med skrogets spanter rejst først i modsætning til de nordiske

skibe, der byggedes som en skrogskal, hvori spanterne blev indpasset efter bordlægningens facon. Denne opfindelse mente Heinsius at kunne bestemme til at være gjort i 1100-tallets sidste år ved Nordsøens eller Østersøens kyst som en revolutionerende nyskabelse udtænkt i en nedertysk skibsbyggers hjerne. Her var ikke, som hævdede af andre forskere, tale om en ældre frisisk skibstype, der dannede grundlag for koggens udvikling, men måske kunne opfinderen ifølge Heinsius have fået inspiration fra keltiske skindbådsbyggere, for også de måtte jo starte med et spantskelet.

Også størrelsesforholdene mellem de nordiske handelsskibe og koggerne fandt Heinsius svar på. I Kalmars middelalderhavn var i 1300-erne fundet et lille nordisk handelsskib, som Heinsius beregnede til 12 læster. Denne lasteevne gjorde han så til en "naturlig grænse" for skibsbyggeriets konstruktionsmuligheder, som kun de tyske skibsbyggere med deres kogger kunne overskride.

Som eksempel anfører han omtalen fra de norske samtidssagaer af kong Sverre, der i 1199 lod nordiske handelsskibe forlænge for at ombygge dem til krigsskibe, mens han i 1207 ombyggede nogle kogger til samme formål alene ved at skære skibssiderne ned og skære

årehuller fra for til agter, d.v.s. uden at forlænge dem.

Heinsius var dermed i 1956 helt på linie med de fleste andre forskeres opfattelse af koggens rolle som det uovertrufne nordeuropæiske storskib fra slutningen af 1100-tallet til omkring 1400. Godt nok kunne grundlaget for Heinsius' slutninger allerede dengang vises at have visse svagheder, som f.eks. når han undlader at nævne, at kong Sverre i 1207 ifølge sagaen ikke kun lod ombygge to kogger, men også syv østersøfarere til krigsskibe på ganske samme måde som koggerne. Hvis denne skriftlige kilde kan bruges til noget, må det altså snarere blive, at koggerne og de nordiske østersøfarere var lige store, end at koggerne var større end de andre.

Men først i årene 1956 har skibsarkæologien givet afgørende vidnesbyrd i form af mange konkrete vrage af handelsskibe fra middelalderen. Kogger kendes nu i adskillige fund fra 1300-tallet, bedst kendt er Bremerkoggen og vort eget fund fra Vejby strand, samt i enkelte 1200-tals fund, vigtigst heriblandt er Kollerupkoggen. De nordiske handelsskibstyper fra sen vikingetid til 1300-tallet er også repræsenteret i en række fund med storskibe fra Hedeby, Lynæs og Bergen. Disse fund modsiger de fleste af Heinsius' teser om koggerne. Disse er ikke bygget ud fra et spantskelet, men efter gode gamle traditioner, der via Kollerupkoggen kan vises at være beslægtede med nogle 400-tals krigsskibs-

typer fra Rhinen. Ingen af de fundne kogger kan i størrelse måle sig med de største af de samtidige nordiske handelsskibsfund, og grundlaget for at hævde koggens særstilling over for de nordiske handelsskibsfund, og grundlaget for at hævde koggens særstilling over for de nordiske skibe i 1100- og 1200-tallet er dermed borte. Tværtimod er fundenes vidnesbyrd, at de nordiske skibe i denne periode har været førende i teknologisk henseende, og at koggetypen først vokser sig stor, efter at den har lånt forskellige træk hos de nordiske skibe.

Det er jo ærgerligt nok for en forfatter at skulle opleve, at en række af hans slutninger modsiges af senere fund, men Heinsius havde dog den glæde at kunne bruge sine koggekriterier med de rette stævne og den høje skibsside til at identificere det velbevarede vrage, der i 1962 blev fundet i Bremens havn, som en kogge, og hans bog er på godt og ondt blevet et standardreferenceværk, der for længst er udsolgt.

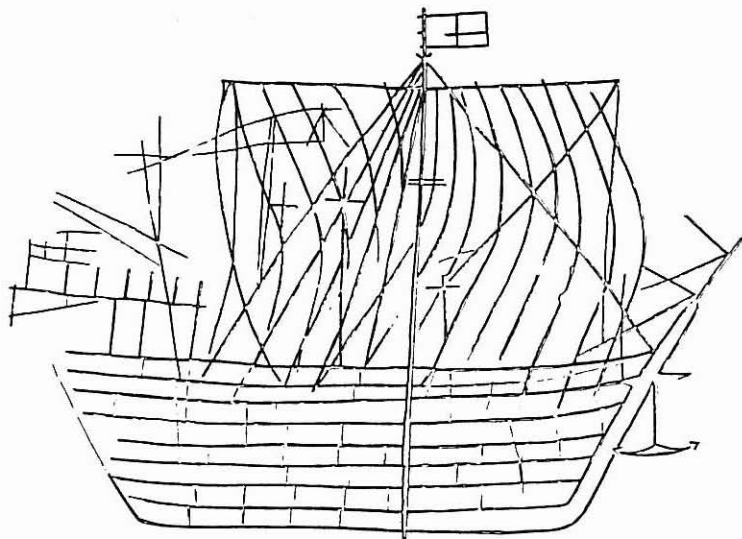
Böhlau forlaget har derfor nu udsendt bogen påny som genoptryk. Men istedet for at præsentere den som et sådant optryk af 1956-udgaven, udsendes den som "2. verbesserte Ausgabe 1986" uden en eneste angivelse af førsteudgavens årstal på titelblad eller kolofon. "Forbedringen" består i en 15 siders efterskrift og et udvalg af henvisninger til litteratur om emnet fra perioden op til 1983.

Her diskuteres overhovedet ikke de hollandske og skandinaviske fund, der er afgørende for at få perspektiv på de tidlige hanseskibe. Heinsius beskriver kort Bremerkoggen og en nyfunden østtysk skibsmodel med koggetræk, og han konstaterer, at Bremerkoggen i det store og hele for ham har bekræftet de resultater, han nåede til i førsteudgaven, bortset fra, at den ikke er bygget på spant. I Ellmers påvisning af forekomsten af "koggenagler" i nogle kraftigt byggede plankeskibe af "keltisk" tradition fra London fra 1.-2. årh. ser Heinsius sin tanke om en sammenhæng mellem koggen og den keltiske tradition bekræftet, - for i mellemtiden har han glemt, at det var teorien om, at koggerne var bygget på spant, der fik ham til at foreslå, at ideen kunne være kommet fra keltisk område, - og at det var de spinkle irske skindbåde og

ikke de herfra fundamentalt forskellige plankebåde, han henviste til.

Heinsius indleder sin efterskrift med at angive, at han måske burde have skrevet bogen helt om til 2. udgaven. Det havde nok heller ikke været en god ide, for Heinsius er tydeligvis ikke ajour med de senere års forskning på dette felt. Men han kan ligesom bogens læsere med rette føle sig svigtet af forlaget, der har valgt at præsentere dette genoptryk - ikke på dets egne præmisser - men som et ajourført værk om den tidlige hansetids skibe, hvad det ikke er. Denne udgave vil snarere tjene til at forsinke end til at fremme den almenne forståelse af principperne for den tidlige middelalters skibsbyggeri i Nordeuropa.

Ole Crumlin-Pedersen

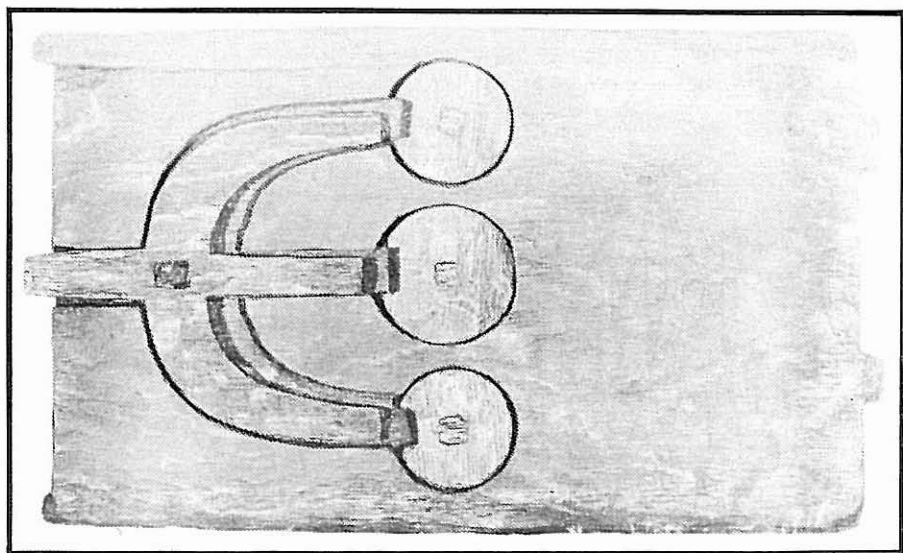


FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV....

Genstanden i quiz'en i nr. 4/1986 er, hvad en del læsere vidste, en kunstig horisont. Dette instrument blev brugt til at måle højden af et himmellegeme (fortrinsvis solen) over horisonten, når man befandt sig et sted, hvor kimningen ikke kunne ses. Man hældte kviksølvet i bakken, satte låget over og målte så vinklen mellem himmellegemet og dets spejlbillede, hvorefter vinklen blev divideret med to. Observationen forudsatte et absolut stabilt underlag, hvorfor instrumentet fortrinsvis blev brugt i land, f.eks. på ekspeditioner.

Blandt de rigtige løsninger trak vi den heldige vinder:

Kaj Albert Jensen, Tvingsbakken 13, Annisse Nord, 3200 Helsingør.



Genstanden her har tilknytning til indholdet i dette nummer, men hvad er det? Vi beder om svar inden den 1. april 1987.