

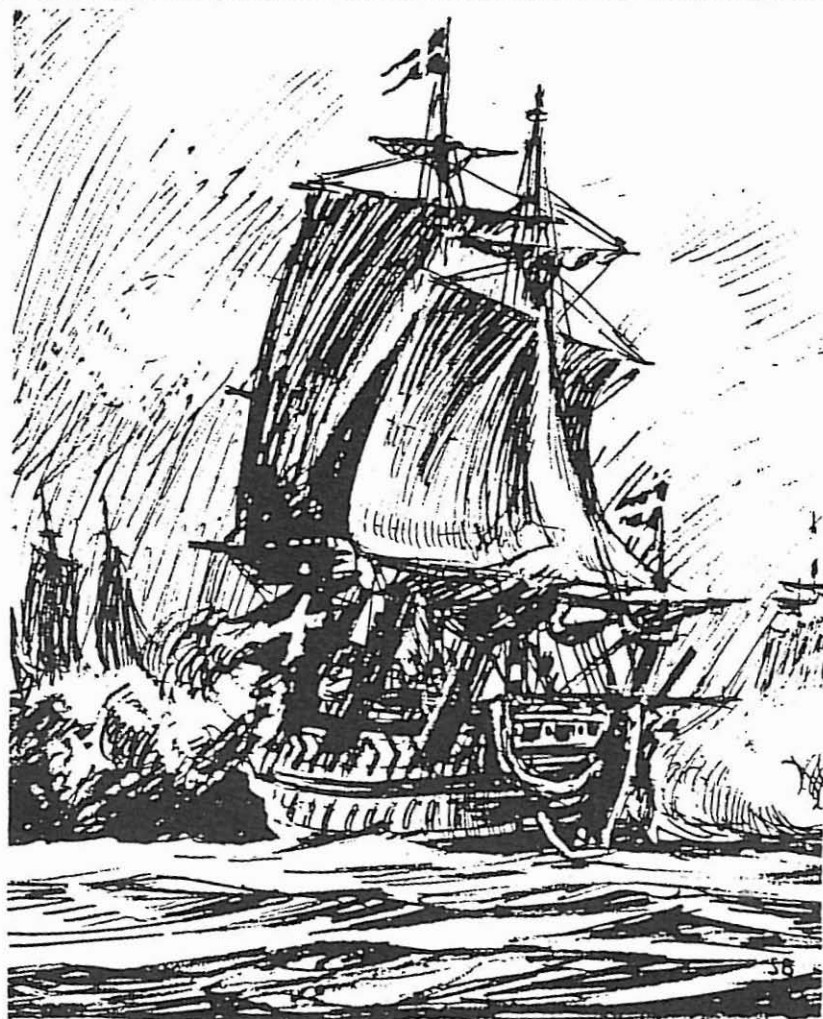
MARINEHISTORISK

Marinehistorisk Tidsskrift

november 1967

1. årgang

nr. 1



24. årgang

Nr. 3 - 1991

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

INDHOLD

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63
Giro nr. 5 18 76 13

udgives af:

MARINEHISTORISK SELSKAB
Ved Fortunen 10A, 2800 Lyngby.

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER
adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS MODEL-
BYGGERLAUG
adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:

Overarkivar H.C. Bjerg
Museumsinspektør Ole Ventegodt (ansv.h.)

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

Artikler og anmeldelser, der ønskes optaget
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 kildean-
givelse.

Alle henvendelser vedr. adresseforandringer,
fejl ved bladets levering o.lg. bedes ret-
tet til Postvæsenet.

Lay-out og tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

Artikler:

Marinehistorisk Selskab
1951 - 5. marts - 1991

Jørgen H. Barfod 3

WRANGELS PALAIS
- et formodet dansk skibsvrag
ved Shetlandsøerne!

Ole Lisberg Jensen 9

Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.

Jørgen H. Barfod 19

Linieskibet "Grønland".
Historien bag en konvoj
i Middelhavet 1761.

Dan Andersen 23

Forside:

Det nye "Marinehistorisk Tidsskrift" så
dagens lys, november 1967. Forsiden
var tegnet af marinemaleren Søren
Brunoe og forestillede orlogsskibet
"Dannebrog" under slaget i Køge Bugt
den 4.10 1710.

Marinehistorisk Selskab

1951 - 5. marts - 1991

Jørgen H. Barfod.

40 år er mere end en generation, og man må da også sige, at sammenligner man 1951 med 1991, så er der tydeligt en generations forskel på forholdene for marinehistorien.

Før 1951 var der ydet et meget dygtigt arbejde af søens folk for at fortælle søens og søværnets historie, men faghistorikerne havde holdt sig mærkeligt tilbage. Det var enten den økonomiske eller radikale historieforskning, der prægede tiden.

Af faghistorikere, der beskæftigede sig med søens historie, var der ikke mange ud over personalet på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Jeg var imidlertid så heldig, at jeg af viceadmiral Vedel i 1947 blev ansat som marinehistoriker og min opgave skulle være at skrive en biografi af Niels Juel og at være sekretær ved den i 1948 nedsatte kommission, der skulle udarbejde forslag til behandling af søværnets museumsforhold.

Medens man i andre lande havde museer for orlogsflåden og i Holland endog et professorat i søens historie ved Leyden Universitet, så manglede vi i høj grad herhjemme et center for forskningen af orlogsflådens historie.

Derfor foreslog jeg i museumskommissionen i efteråret 1949, at der oprettedes en forening for at fremme sagen vedrørende oprettelse af et

egentligt Orlogsmuseum. Da kommandør Kjølens i april 1950 i Tidsskrift for Søværnen i en artikel bl.a. berørte de mangler, der knyttede sig til udforskningen af søværnets historie, skrev jeg i samme tidsskrift i juli en artikel, hvori jeg direkte opfordrede til oprettelsen af et Marinehistorisk Selskab. Kommandørkaptajn Steensen, fuldmægtig Honnens de Lichtenberg og Barfod nedsatte sig som et arbejdsudvalg med den opgave at udførte nogle love, og den 20. oktober indkaldte vi til et orienterende møde for at lodde interessen.

Der var mødt ca. 30 personer, der viste så megen interesse, at vi arbejdede videre med sagen, og der blev indkaldt til en stiftende generalforsamling, som fandt sted den 5. marts 1951. Kommandør Kjølens blev selskabets første formand, men da han samme år udsendtes til Grønland, overtog kommandørkaptajn Steensen formandskabet, som han havde indtil sin død i 1976.

Ved den stiftende generalforsamling indmeldtes 43 medlemmer, og af naturlige grunde er der kun meget få tilbage af disse. Det er nemlig Knud Jespersen, grosserer Eric Jensen, direktør H.H. Bjørnsen og jeg selv. Meget er sket i den tid, der er gået siden da, men trods alt forekommer det mig, at Marinehistorisk Selskab har haft en gavnlig indflydelse. Selskabet har både været initiativtager og inspirator til

Marinehistorisk Selskab

Marts 1965

Ved Fortunen 10 A, Lyngby

Telefon 87 22 54

Marinehistorisk Selskab indbyder herved til ordinær generalforsamling onsdag den 31. marts kl. 19,30 i Søofficersforeningens lokaler, Overgaden o. Vandet 62 B.

Dagsorden ifølge lovene. Følgende styrelsesmedlemmer afgår efter tur: Kommandørkaptajn R. Steen Steensen, direktør, docent Sv. Røgind og lektor Jørgen H. Barfod. Det reviderede regnskab vedlægges nærværende skrivelse.

Efter generalforsamlingen afholdes medlemsmøde, hvor

viceskoleinspektør H. C. Rosted
vil fortælle om
galejhavnen i Nivå

Foredragsholderen har foretaget forskellige interessante undersøgelser om dette forholdsvis ukendte foretagende, der optog sindene stærkt i det 18. årh. Han har ligeledes med elever udarbejdet en model, der vil blive forevist.

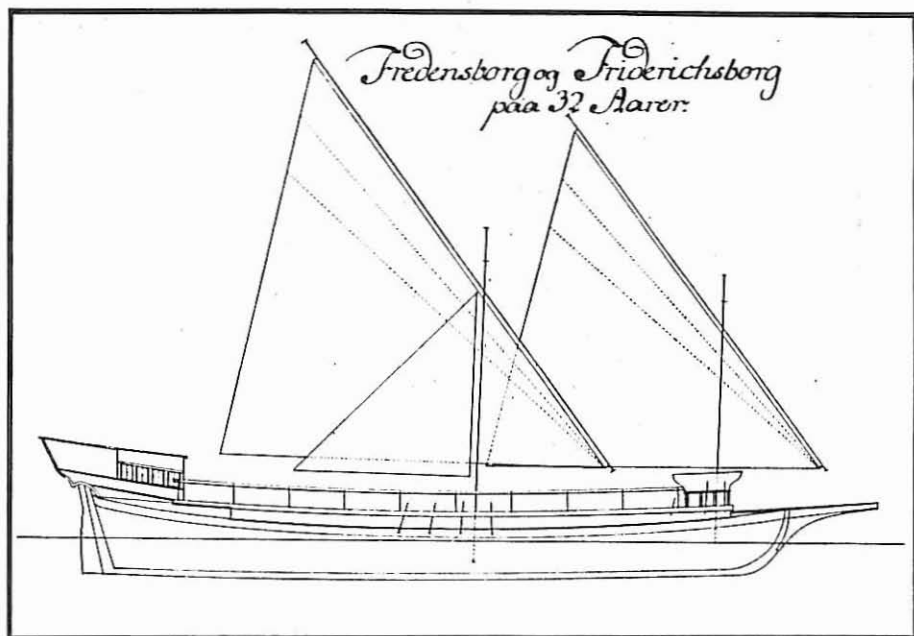
Efter mødet serveres 3 stk. smørrebrød, øl, kaffe og kage for 7,50 kr. ialt incl. servering. Indtegning hertil må ske senest mandag den 29. marts ved henvendelse til sekretæren, lektor Barfod, tlf. 87 22 54.

Forsiden af indbydelse til generalforsamling med efterfølgende foredrag i Marinehistorisk Selskab 1965. Indbydelsen var udformet som et postkort.

mange tiltag på det marinehistoriske område. Barfod måtte således hjælpe til ved stiftelsen af Foreningen til gamle skibes bevarelse og ved redningen af det gamle dampskib "Skjelskør" i 1963.

Et af Marinehistorisk Selskabs formål var at udgive skrifter og her ordnedes det sådan, at man for at billiggøre udsendelsen først lod artiklen trykke i Tidsskrift for Søværnen for derefter at lå-

ne satsen til trykning af en bog. Derfor havde de første skrifter samme format som dette tidsskrift, og formatet bevarede vi i mange år, også efter at samarbejdet med Tidsskrift for Søværnen var ophørt. I de senere år er der sket en glædelig udvikling m.h.t. skrifternes udstyr. Vi kan blot sammenligne skrift nr. 1 med skrift nr. 21 og 22. De første skrifter fik medlemmerne uden beregning, men da vi ikke



Bagsiden af indbydelsen til førortalte møde i Marinehistorisk Selskab, marts 1965.

mere fik skrifterne først trykt i Tidsskriftet måtte vi lade medlemmerne betale for hvert skrift.

Et andet formål for selskabet var foredragene, og her startede vi allerede om efteråret 1951 med det første foredrag, der handlede om skibsværftet på Slotø, og ialt har vi i de 40 år haft 168 medlemsmøder med foredrag eller ekskursioner. Mange spændende emner har været behandlet her i selskabet. Foruden at udsende meddelelser om indkaldelse til møderne på fornemme postkort med et motiv i relation til det pågældende foredrag, påbegyndte selskabet også et lille duplikeret skrift på fire sider som "Meddelelser fra Marinehistorisk Selskab" i 1951 og 1952,

men det var af for ringe kvalitet, selv om vi også her kunne annoncere vore kommende foredrag. Det blev standset, og først i november 1967 tog vi mod til os til atter at udsende "Marinehistorisk Tidsskrift", der siden har hævet sig fint.

I et af de første foredrag vi havde, nemlig i 1954, fortalte Jan Uhre om frømanden som historikerens værktøj. Dette var bl.a. foranlediget af fundet af det hollandske orlogsskib BREDERODE ved Snekkersten og forholdene vedr. "udgravningen" af dette skib ved hjælp af en stenfisker.

Vi havde i vor første styrelse Nationalmuseets direktør Poul Nørlund som

MEDDELELSE FRA

MARINEHISTORISK SELSKAB

Oktober 1951.

Tidsskrift.

Marinehistorisk Selskab har endnu ikke et tilstrækkeligt stort medlemstal til, at man af medlemskontingentet kan bekoste udgivelsen af en periodisk publikation, men for alligevel at kunne vedligeholde forbindelsen med fjerntboende medlemmer vil der indtil videre lejlighedsvis blive udsendt meddelelser som denne.

Det er maalet her at bringe nyheder og oplysninger fra museer med marinehistoriske minder i ind- og udland, ligesom der vil kunne blive plads til boganmeldelser. Vi ser ligeledes gerne problemer fra vor marinehistorie sat under debat her og vil derfor være taknemmelige for korte bidrag. Marinehistorisk Selskab vil gennem disse meddelelser holde medlemmerne ajour med selskabets dispositioner.

-oOo-

Møde.

Marinehistorisk Selskab indbyder herved til sit første møde i sæsonen 1951-52, idet lektor Marius Hansen, Nakskov, vil holde foredrag om

UDGRAVNINGERNE AF KONG HANS' SKIBSVÆRFT PAA SLOTØ.

onsdag d. 17. oktober kl. 20 i Søofficersforeningens lokaler, Ovengaden o. Vandet 60.

Foredraget vil blive ledsaget af film og lysbilleder fra udgravningsarbejdet.

Mødet er aabent for medlemmer og gæster. Ikke-medlemmer kan indmelde sig ved indgangen.

-oOo-

Formandsskifte.

Med beklagelse maa vi meddele, at kommander F.H. Kjelsen har set sig nødsaget til af tjenstlige

Forsiden af det første "Meddelelser fra Marinehistorisk Selskab, som var et lille duplikeret skrift på 4 sider.

medlem, men da han desværre døde, blev han afløst af Johs. Brøndsted. Dette nævner jeg, fordi vi igennem vort arbejde fik gjort Nationalmuseets direktør opmærksom på de uhyrlige forhold, når stenfiskere eller andre arbejdede med gravmaskiner i de historiske vrage. Derfor fik han da også forårsaget en gennemførelse af loven om fredning af historiske vrage. Jeg tror, at vi har haft en lille andel i denne lovs tilblivelse.

I dag kan man tilmed se en vældig udvikling af den marinearkæologiske forskning. Aktuelt kan iøvrigt nævnes vragene af NELLEBLADET ved Italien og WRANGELS PALAIS ved Skotland.

Aktiviteten har dog også vist sig på mange andre områder. I selskabets formålsparagraf står der bl.a., at vi skal virke for oprettelsen af et orlogsmuseum, og desuden påtog selskabet sig tillige den opgave at deltage i sikringen af fregatten JYLLAND. Vedr. JYLLAND har vi fra første færd deltaget i mange aktiviteter, og ved adskillige møder har selskabet været repræsenteret ved medlemmer af styrelsen, hvilket også resulterede i, at selskabet blev medstifter af den selvejende institution og har derfor været repræsenteret både i bestyrelsen og i repræsentantskabet. I de senere år har overlæge Baastrup således siddet som selskabets repræsentant.

Man forsøgte i 1962 at lave et præsidium, hvis opgave det skulle være at trække både penge og medlemmer til selskabet, men det var uden held og efterhånden som de fleste af præsidie-medlemmerne døde og interessen for nyvalg ikke var til stede, blev det endelig besluttet i 1990 at ophæve institutionen.

Efterhånden voksede medlemstallet, og der dukkede nu også nogle yngre medlemmer op, og nogle af dem fik vi ind i styrelsen, når ældre medlemmer faldt fra. Medlemstallet stabiliseredes iøvrigt fra omkring 1964 til omkring 420-430 medlemmer, hvilket tal har holdt sig siden.

Blandt de nye medlemmer var fra 1964 Hans Chr. Bjerg, der påtog sig at redigere det nye Marinehistorisk Tidsskrift, der efter forskellige forberedelser så lyset i november 1967. Siden havde vi samarbejde om tidsskriftet med foreningerne "Tordenskjolds Venner", "Fregatten Jyllands Venner" og "Orlogsmuseets Venner", men kun med den sidste forening vedvarer samarbejdet. Endvidere blev Hans Chr. Bjerg, ansat som søværnets historiske konsulent.

I 1973 tilgik også cand.mag. Benny Christensen i styrelsen, og sammen med Barfod og Bjerg planlagde de og gennemførte den første danske maritimhistoriske konference den 22. - 24. marts 1974. Man nedsatte et kontaktudvalg, hvor alle tre indgik i udvalget, der kom til at bestå af 9 medlemmer med Barfod som formand, hvad han stadig er. Formålet var her at lade faghistorikere og fritidshistorikere mødes i et frugtbart samarbejde. Kontaktudvalget blev en succes, og der har siden været afholdt konferencer hvert andet år med omkring 100 deltagere hver gang, og fra 1980 har man også her udsendt skrifter og har indtil i dag nået at udsende 14 skrifter under navnet "Maritim Kontakt".

I det hele taget er der i løbet af de 40 år sket en vældig udvikling vedr. historieforskningen af søens og flådens

historie, hvilket bl.a. er sket, fordi man ved universiteterne optog så mange studenter, at de også måtte finde frem til emner fra søens historie, når de skulle finde emner til deres specialer.

Det er tidligere nævnt, hvorledes Marinehistorisk Selskab har deltaget i bestræbelserne for bevaringen af fregatten JYLLAND, men også på det andet område vedr. et kommende Orlogsmuseum har selskabet været særdeles aktivt og siden 1977 har selskabets formand kommandør Per Wessel-Tolvig været en meget energisk repræsentant og sammen med Hans Chr. Bjerg, som søværnets ene repræsentant, har de ydet en stor indsats for op-

rettelsen. Både JYLLAND og Orlogsmuseet må vel nu siges at være så etablerede, at man kan sige, at målet er ved at være nået. Endvidere kan vi jo glæde os over, at også Orlogsmuseets direktør Ole Lisberg Jensen er blevet medlem af selskabets styrelse.

Selvom der stadig er problemer, må man sige, at bevarelsen af fregatten er sikret, og ligeledes er et Orlogsmuseum oprettet. Vi kan blot ønske, at man nu får både fregatten og museet til at fungere efter hensigten. Tilbage er stadig arbejdet med at øge interessen for søens og flådens historie, og her må vi håbe, at selskabet formår at komme med nye tiltag.

Styrelsesmedlemmer 1951-1991.

Frits H. Kjølser	1951 - 52
Steen R. Steensen	1951 - 77
Jørgen H. Barfod	1951 -
Poul Nørlund	1951 - 52
Sven Røgind	1951 - 68
Axel Hansborg	1951 - 65
Honnens de Lichtenberg	1952 - 67
Johs. Brøndsted	1952 - 63
Knud Jespersen	1962 - 91
Hans Chr. Bjerg	1964 -
Erik Borg	1968 - 76
Benny Christensen	1973 - 77
Jens Baastrup	1974 -
P. Wessel-Tolvig	1976 -
Ole L. Frantzen	1977 -
Birger Thomsen	1977 -
S.S Thostrup	1985 - 87
Ole Lisberg Jensen	1985 -
Poul Grooss	1990 -
Niels Probst	1991 -

WRANGELS PALAIS

- et formodet dansk skibsvrag ved Shetlandsøerne!

Ole Lisberg Jensen

I eftersommeren 1990 fik Skov- og Naturstyrelsen en henvendelse via ambassaden i London vedrørende et vragsfund på Shetlandsøerne, der efter al sandsynlighed havde dansk interesse. Man formodede, at det fundne skibsvrag var resterne af den danske fregat WRANGELS PALAIS, der gik på et skær og sank i tæt tåge den 23. juli 1687.

Skæret, som sænkede WRANGELS PALAIS, hedder Tabbed Lamba Stack, beliggende på Bound Skerry i den østlige del af øgruppen Out Skerries. At dømme ud fra et moderne søkort udgør Out Skerries en farlig plads for søfarten bl.a. med den sigende betegnelse "Historic Wreck". Lokaliteten ligger ved fyret Out Skerries Lighthouse, ca. 30 miles NO Shetlands største by Lerwick.

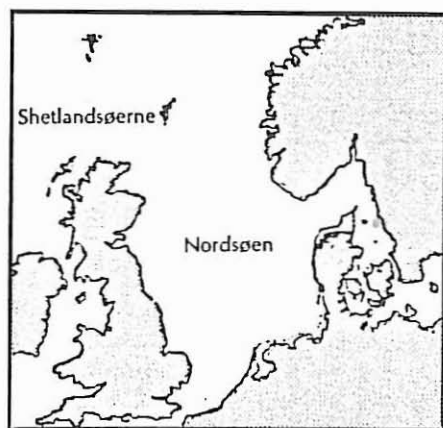
Vraget ligger på 24 meters dybde i en undersøisk kløft på en meget svært tilgængelig position. Efter udsagn fra dykkerne, der fandt vraget, er der ikke meget bevaret af selve skibsskroget. Der er blevet observeret 18 kanoner, hvoraf 16 er af jern og 2 er af bronze. Dykkernes interesse koncentreredes straks om de to bronzekanoner, der blev bjerget i august 1990.

En af disse har årstallet 1677 bevarer, medens man må konstatere, at kanonens øvrige udsmykning udfra de tilgængelige fotos er meget ødelagt. Begge kanoner ser ud til at være ca. 2 me-

ter lange med en mundingsdiameter på ca. 8-10 cm. (1)

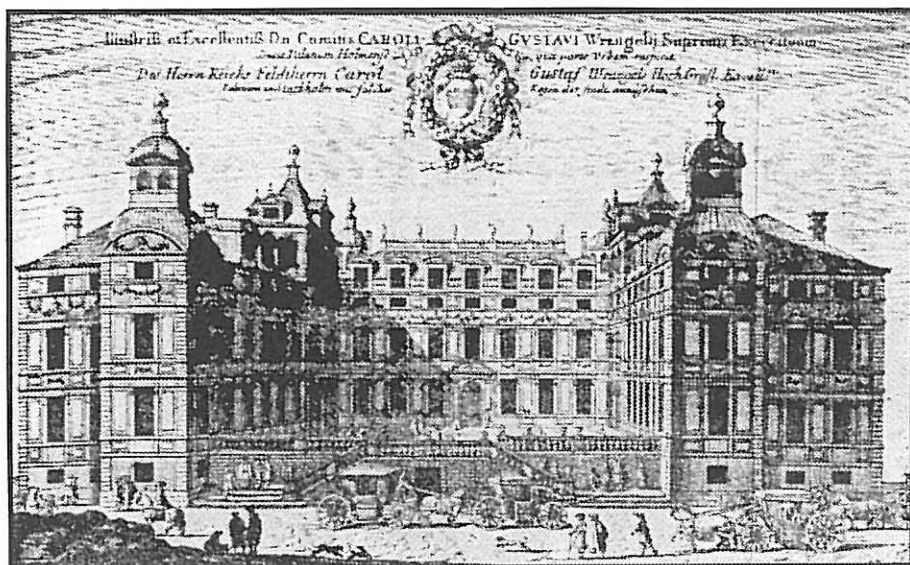
På det foreliggende grundlag kan man egentlig ikke slutte sig til andet, end at vraget er fra tiden efter 1677. Kun dykkernes påstand om, at vraget virkelig er resterne efter WRANGELS PALAIS, er, hvad vi hidtil kan holde os til.

En opmåling og undersøgelse af det pågældende vrags er endnu ikke foretaget, og de omtalte kanoner befinder sig endnu hos den lokale vragsfoged "Receiver of Wreck" på lokaliteten Out Skerries. Sandsynligvis kan der befinde sig flere historiske vrags i de farlige farvande, så man må nok kræve flere håndfaste beviser for at fastslå vrags identitet som værende WRANGELS PALAIS. Imidlertid sammenfattes her





Undervandsarkæologerne Mary Vardy og Richard Price med de to bronzekanoner, som blev bjerget fra WRANGELS PALAIS i august 1990. Foto Malcolm Bradbury, The Shetlands Times.



Wrangels Palais på Riddarholmen i Stockholm. Tegnet af den svenske ingeniørofficer Erik Dahlberg (1625-1703). Fra "Suecia antiqua et hodierna", 1716.

krigsbytte og således tilhørende den engelske stat.

WRANGELS PALAIS er unægtelig et atypisk navn for et skib, tilhørende den danske flåde. Det er dog et navn med klangbund i dansk-svenske krige under 1600-tallets senere del. Skibet er opkaldt efter et palæ på Riddarholmen i det gamle Stockholm, opført af feltmarskal Carl Gustaf Wrangel, der levede 1613-76 (2). Wrangel var virksom bl.a. i Danmark under Karl-Gustafskrigen, hvor han ledte stormen på Frederiksdodde, deltog i den svenske hærts dristige overgang over Bælterne og senere erobrede Kronborg.

Carl Gustaf Wrangel var en af datidens mægtigste mænd i Sverige. Ved hjælp af de betydelige rigdomme han

erhvervede som krigsbytte efter sven-skernes seire i Tyskland og Danmark, opbyggede han en betydelig formue i Sverige. Det rige Skokloster slot vest for Stockholm og det her omtalte Wrangels Palais er eksempler herpå. Det, at opkalde et orlogsskib efter et slot, var ikke ualmindeligt. I den danske flåde forekommer skibsnavne, som CHRISTI-ANSBORG, KRONBORG, FREDERIKS-DAHL, m.fl. Muligvis har navnet Wrangels Palais haft forbindelse med, at den rige Wrangel kan have været med til at financiere skibet eller dets udrustning.

WRANGELS PALAIS var en svensk prise, taget af Niels Juel i Slaget ved Møen den 1.6 1677. Efter erobringen indgik det i den danske flåde og bibeholdt sit navn antagelig med hensigten at ærgre svenskerne selv efter den



Carl Gustaf Wrangel (1613-76). Svensk officer og storgodsejer. Maleri af A. Wuchters, Skokloster.

Skånske Krigs afslutning i 1679. Der er paralleller til denne foreteelse, f.eks. orlogsskibet SYDERMANLAND (sv. Södermanland), der blev erobret 1715 og fandtes i flåden indtil 1749 under samme navn.

Skibet var ifølge svenske kilder bygget i 1662 og indkøbt til den svenske flåde i 1669. Byggestedet var Holand og dimensionerne er forskellige i de danske og svenske kilder (3):

Skibet benævnes i de svenske kilder som et kompaniskepp, d.v.s. et bestykket handelsskib, der i krigstid blev rekvireret af flåden. I det danske materiale optræder WRANGELS PALAIS som et orlogsskib i Skånske Krig, men senere omtales skibet som fregat.

WRANGELS PALAIS	Længde	Bredde	Dybde	Antal kanoner
Danske fod á 313,8 mm	107	25-6	11-6	46
	33,57 m	8 m	3,6 m	38 (år 1677)
Svenske fod á 297 mm	125	37	?	32-34
	37,1 m	11 m	-	

Skibets dimensioner i svenske og danske kilder er forskellige. De danske mål stammer fra to forskellige uafhængige steder, dels Christian Vs håndbog fra 1681 og Ekvipagekontorets kopiebog fra 1686. De svenske dimensioner kan spores tilbage til "Svenska flottans Historia" II af Axel Zettersten (1890), men har ingen angiven kilde. Da de danske mål ser ud til at være resultatet af to uafhængige opmålinger, er der overvejende sandsynlighed for at de stemmer. (15)

Erobringen af WRANGELS PALAIS i Slaget ved Møen i 1677.

WRANGELS PALAIS var i Skånske Krig stationeret ved den svenske vestkysteskadre i Göteborg. Denne flådeafdelings primære formål var at modstå de danske søstyrker i Kattegat-Skagerak og dermed forstyrre de søværts forbindelser mellem Danmark og Norge. Göteborgskadren udgjorde en evig trussel for angreb i ryggen og den danske flådeledelse måtte altid tage særligt hensyn hertil, når man planlagde aktioner vendt mod den svenske hovedflåde i Østersøen. De danske bestræbelser gik således ud på at blokere eller uskadeliggøre Göteborgskadren, så man kunne stå frit overfor svenskernes hovedstyrke.

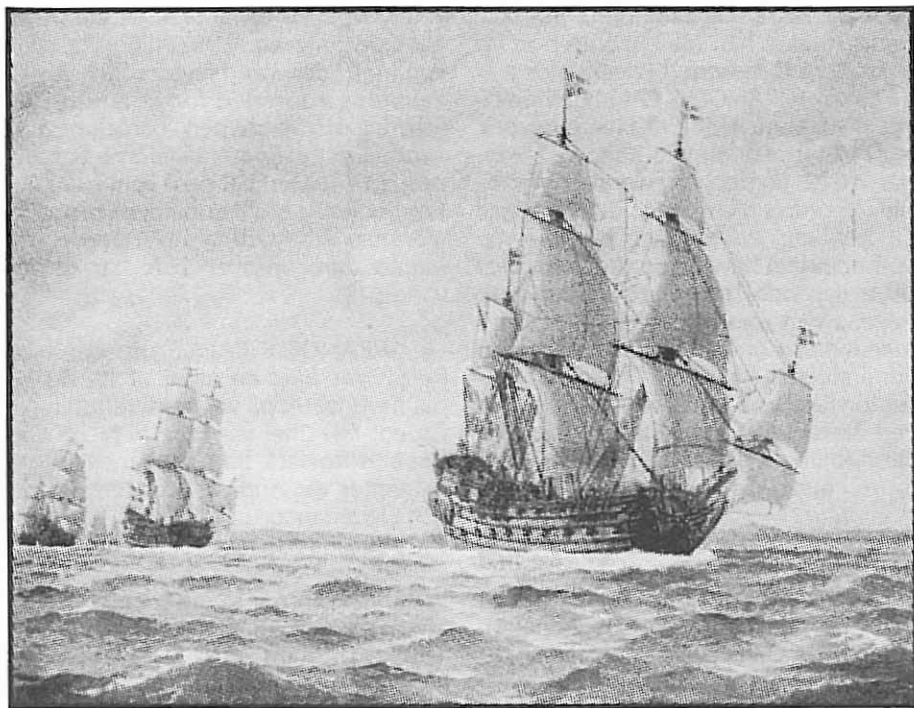
Denne situation forelå også i 1677, hvor WRANGELS PALAIS indgik i den svenske flådeafdeling, der afsejlede fra Göteborg den 20.5 med ordre om at bekæmpe danske skibe i Kattegat og derefter gå igennem Store Bælt for at slutte sig til den svenske hovedflåde i Østersøen.(4)

Den svenske afdeling, der var under kommando af admiral Erik Sjöblad, bestod af orlogsskibet AMARANTHE på 52 kanoner, opkaldt efter den fornemme amarantheorden, indstiftet i 1653 af Dronning Kristina, orlogsskibet CALMAR CASTEL på 72 kanoner, WRANGELS PALAIS på 38 kanoner samt 6 bestykkede koffardiskibe, 2 advisejagter og 3 brændere. Forøvrigt var admiralskibet AMARANTHE, et af svenskernes smukkeste skibe, der flere gange var blevet brugt til kongelige rejser.

De svenske skibe sejlede nogle dage rundt i Kattegat og søgte sig derefter ned gennem Store Bælt. Vinden var imidlertid kontrær og man måtte ankre ved Korsør. Eskadren fortsatte den 24. maj sydpå og passerede Langeland og Femern. Vind og strøm har været imod, og først den 30. maj sigtede man danske orlogsskibe under Falster. Vinden var imidlertid ringe, og skibene kunne ikke komme hinanden nær. Den 31. maj blev vinden gunstigere, og svenskerne holdt sig samlede i et forsøg på at komme forbi danskerne med ONO kurs. Vinden løjede atter af, og på begge sider forsøgte man at bugserer frem med fartøjerne. Danskerne for at komme på skudhold af svenskerne, svenskerne for at slippe forbi danskerne. Man kan levende forestille sig det kraftarbejde, der fra begge sider blev lagt for dagen ved med roning at tvinge de store skibe fremad. Chef for den danske flåde var Niels Juel og i den foreliggende situation, hvor han med en overlegen dansk flåde havde den svenske afdeling indenfor synshold, indså han det umulige i at bugserer hele flåden frem i slagorden til fjenden, hvorfor han gav ordre til skibscheferne om, at enhver måtte gøre, hvad der var muligt for at hindre svenskerne fra at undslippe.

Denne ordre må have ansporet skibenes besætninger til det yderste, og før mørket sænkede sig, var de første danske skibe kommet så tæt på fjenden, at skydningen kunne begynde.

Kampen udviklede sig videre under natten til den 31. maj og blev en skib-til-skib kamp, der næste dag endte med en knusende sejr til Niels Juel, der erobrede 6 svenske skibe og tog admi-



Orlogsskibet AMARANTHE i spidsen for den svenske eskadre på vej ud fra Göteborg mod det skæbnesvangre møde med den danske flåde ved Møen den 1. juni 1677. Et af skibene i baggrunden forestiller WRANGELS PALAIS. Oliemaleri af Jacob Hägg 1919 i Sjöfartsmuseet i Göteborg.

ral Erik Sjöblad til fange. WRANGELS PALAIS, ført af kaptajn Herman Bancert, blev først erobret af orlogsskibet ENIGHEDEN, ført af kaptajn Andreas Dreyer.

Orlogsskibet AMARANTHE måtte overgive sig til Niels Juel på CHRISTIANUS QUINTUS, CALMAR CASTEL blev sat på grund på Falsters sydspids, HAVFRUEN og ENGEL GABRIEL måtte stryge flaget. GUSTAVUS, ANDROMEDA og brænderen SCT. DAVID undslap mod øst, medens det ved et kunststykke lykkedes for det bestykkede kof-

fardiskib ROSEN at undslippe op gennem Øresund, hvor det passerede vagtskibet ved Kronborg under engelsk flag. ROSEN nåede velbeholden hjem til Göteborg, hvor det blev kaptajn Fredrik Rotkirks tunge pligt at aflægge rapport om det passerede for sine foresatte.

WRANGELS PALAIS indgik derefter i den danske Østersøflåde under Niels Juel. Chef blev kaptajn Laurits Nielsen Falckenberg, der havde udmærket sig ved erobringen af skibet. I 1678 var kaptajn Falckenberg atter

chef på skibet og skæbnen ville ikke bedre, end at han blev beordret op for at blokere Göteborg. I krigens sidste år 1679 var WRANGELS PALAIS på opgaver med konvojering til Norge og deltog i Østersøflåden ved Kalmar. I oktober 1679 lå det ved Landskrona og blev beordret hjem til Holmen. Kaptajn Falckenberg svarede, at Landskronas kommandant havde beordret ham til at blive liggende, hvorefter admiralitetet noget syrligt undrede sig over, at kommandantens ordre lystredes mere end admiralitetets. Affæren fik konsekvenser for Falckenberg, der blev afskediget ved årets udgang. I 1682 fik han dog atter stilling i flåden, men blev aldrig forfremmet. (5)

Derefter findes spredte oplysninger om WRANGELS PALAIS. I 1681 og 82 var skibet på rejse til Bergen. Chefen hed nu kaptajn Jacob Gabrielsen Roelack fra Christianssand. Han var også chef på skibets sidste rejse. (6)

Forliset.

Skibets opgave i sommeren 1687 var, at patruljere i en mindre eskadre mellem Færøerne og Island for at beskytte befolkningen mod tyrkiske sørøvere, der var blevet set ved Kanal-kysten og formodedes at være på vej mod nord for at bedrive plyndring på de nordatlantiske øer. (7)

Eskadren var under ledelse af vice-admiral Frederik Gedde i orlogsskibet GYLDENLØVE, og de øvrige underlagte skibe bestod af fregatten HEYREN på 42 kanoner, orlogsskibet VICTORIA på 38 kanoner, fregatten SVÆRMEREN på 16 kanoner og fregatten WRANGELS

PALAI på 38 kanoner. Desuden indgik barcalongaen FLYVENDE FISK på 8 kanoner, der var blevet sendt op til Færøerne i forvejen for at advare befolkningen. Skibstypen barcalonga er vanskelig at definere. I kilderne benævnes FLYVENDE FISK også som snau (8). Formodentlig dækker betegnelsen et 2-mastet mindre skib, af en størrelse, der kunne klare opgaven i de barske farvande. (9)

WRANGELS PALAIS, nu benævnt fregat, var nået en alder af 25 år, og må have været på vej mod udfasning af flådens tal. Chef var kaptajn Jacob Gabrielsen Roelack fra Christianssand, og løjtnanter var Andreas Cortsen og Jørgen Liebedantz.

WRANGELS PALAIS gik på et skær på Shetlandsøerne i tæt tåge den 23. juli 1687. Løjtnant Jørgen Liebedantz blev reddet sammen med 151 søfolk. Kaptajn Roelack og 87 besætningsmedlemmer druknede.

Vi ved ikke noget om de nærmere omstændigheder og forlisets karakter. Det nævnes første gang den 30. juli i fregatten HEYRENS journal. (10)

Det er ikke lykkedes at klarlægge omstændighederne ved hjælp af dansk kildemateriale. Der må være afholdt et søforhør eller en rapport må være indkommet til admiralitetet. Det har ikke været muligt at finde dette materiale, hvis det da findes bevaret. På Shetland Museum i Lerwick findes imidlertid oplysninger, der i sig selv savner henvisning, men de er så initierede at de bør stamme fra Danmark. De lyder som følger:

Rapport af søfiskal Mickel Mickelsen, forårsagede at Scoutbynacht Gabriel Bille, kaptajn Andreas Bough og Peder Henriksen Ørsk modtog ordrer fra kongen den 12. august 1687 om, at fortsætte undersøgelsen af forliset den 5. september. De modtog endvidere kongens ordrer om at lade prøve søfiskalens formodning om, at Løjtnant Jørgen Liebedantz var ansvarlig for forliset, da det var på hans dæksvagt, at skibet var gået tabt, og det blev sagt, at han var gået i køjen og derved havde fejlet i tjenesten. (11)

Da der er så mange detaljer i ovenstående, må man formode, at indholdet er korrekt. Arkivalien er imidlertid gået tabt eller er blevet forlagt. Indholdet siger imidlertid, at man har forsøgt at placere ansvaret hos Jørgen Liebedantz. Det synes nu ikke at have lykkedes for søfiskalen, idet det ikke ser ud til at have skadet Jørgen Liebedantz

det mindste i løbet af sin tjeneste i 1687 og senere. Han avancerede støt op igennem graderne og endte som Scoutbynacht og kommandant på Toldboden, hvilket var en anerkendt sluttjeneste for en veltjent ældre officer. (12)

Forlisets praktiske konsekvenser var, at der stod 151 danske søfolk på Shetland, de reddede fra forliset. En udateret liste i krigskancelliets indkommende sager fra 1687 fortæller, hvordan man fordelte de reddede på den øvrige eskadre for hjemtransport. 69 mænd blev taget ombord i orlogsskibet GYLDENLØVE, 54 blev fordelt til orlogsskibet VICTORIA og 28 til frengatten HEYREN. (13)

Som et efterspil til forliset kom der en ansøgning den 15. maj 1688 til Kongl. Majestait om, at de overlevende fra forliset med WRANGELS PALAIS ved Shetland måtte få tildelt et kvartals ekstra løn, da de havde mistet deres gangklæder, og alt hvad de havde haft ombord. Hvorvidt denne ansøgning blev bevilget vides ikke, blot kan vi konstatere at den værdi, der var sat på beklædningen var langt højere, end hvad vi er vant til idag. (14)



På et fotografi af den ene bronzekanons bagstykke, hvor man kan skelne resterne af et relief, er det med stor usikkerhed muligt at se et dobbeltmonogram i form af to rygstillede store C med overstillet krone og omgivet af en bladranke. Dette kan tydes som Kong Carl XIs monogram (svensk konge 1660-1697), men det må pointeres at usikkerheden er meget stor. Har WRANGELS PALAIS stadigvæk efter 10 års virksomhed i den danske flåde haft sine svenske kanoner ombord?

Noter.

- 1) Exiting new bind by divers. The Shetland Times, 17.8 1990.
"New Storm hits 300-year-old wreck" af Kate Yuill, Press and Journal 18.8 1990
"Wreck row officials slammed" af Rob. Fogg, The Shetland Times, 24.8 1990.
- 2) Tord O:son Nordberg: Wrangelska Palatset. Sct. Eriks Årsbok 1947 s. 4.
- 3) List of Men of War. Swedish Ships, s. 15 af H. Børjesson.
Danish Ships, s. 3 af P. Holck. Udg. Society for Nautical Research. Occasional Publications nr. 5, London 1936.
- 4) Slaget ved Møen er indgående beskrevet i flere søhistoriske oversigtsværker, hvoraf de vigtigste er:
Jørgen H. Barfod: Niels Juel, Århus 1977, s. 174-176.
H.C. Garde: Den dansk-norske sømagts historie. 1535-1700, Kbh. 1861, s. 276-281.
- 5) T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932, Kbh. 1935. Bind I s. 350
- 6) Som ovenfor Bind II, s. 395.
- 7) H.C. Garde: Efterretninger om den dansk-norske Sømagt. Kbh. 1832, s. 299.
Jørgen H. Barfod: Niels Juel, Århus 1977, s. 323.
- 8) Søetatens Skibsjournaler 1675-1900. Reg. 85 b.1. Barcalonga Flyvende fisk/Fregat Flyvende fisk til Færø 1687. Rigsarkivet.
- 9) Snau eller barcalonga.
B.W. Jordening: Efterretninger om de af den danske Flaade udgaaede Skibsklasser. Snauer og Orlogsskibe. Tidsskrift for Søvæsen 1880, s. 345.
- 10) Søetatens skibsjournaler. 1675-1900. Reg. 85 b.1. Fregatten Heyren 1687. Rigsarkivet.
- 11) Wrangels Palais. Information Files of Shetland Museum. Lower Hielhead, Lerwick, Shetland ZE I OEL.
- 12) T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932, Kbh. 1935. Bind II s. 90.
- 13) Krigskancelliet. Sk 498. IND. SAGER. SØ-ETATEN VEDR. 1687-88 nr. 269.
- 14) Krigskancelliet. IND. SAGER. SØETATEN VEDR. 15.5 1688.
- 15) Analysen af dimensionerne på WRANGELS PALAIS er gjort af Niels Probst, der indgående arbejder med studier over bl.a. 1600-tallets danske orlogsskibe.

Wrangels Palais

Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677.

Jørgen H. Barfod

Hr. Mogens Hærning har i dette tidsskrift skrevet nogle betragtninger over slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 og bl.a. henvist til mit lille skrift om slaget fra 1953. Desværre har han åbenbart ikke kendt dels min udlægning i den store biografi af Niels Juel fra 1977 eller min meget indgående behandling af emnet i Historisk Tidsskrift 1980 side 287 til 324.

Det sidstnævnte sted har jeg gennemgået samtlige mig bekendte kilder og givet en meget grundig udredning af slagets forløb, der ikke ligger så frygtelig langt fra hr. Hærnings.

Det vil føre alt for vidt at gengive det hele her, men lad mig blot citere, hvad jeg da skrev om flådernes udgangsposition og så iøvrigt anbefale interesserede til at læse artiklen i Historisk Tidsskrift.

"Når vi herefter skal søge at fastslå, hvorledes udgangspositionerne har været for de to flåder, kan vi begynde med den danske flåde, hvor vi i stor udstrækning kan bygge på Niels Juels kopibog. Den 28. juni skrev han således, at han havde fået melding om den svenske flåde, der skulle ligge mellem Ystad og Bornholm, hvorfor han efter et krigsråd besluttede at "gå ind agter Falsterbo rev, da fjenden nu kunne komme lige med vinden på flåden" (1). Ved at gå over i den østlige side af Sundet regnede han med at kunne få luven, når svenskerne stod nordpå. Imidlertid gik vinden den følgende dag

over i NV, så Niels Juel måtte nu for at beholde en god udgangsposition atter flytte flåden, og om aftenen gik den til ankers mellem Møen og Stevns (2). Han skrev herom, at "vi har sat os midt i farvandet mellem Stevns og Falsterbo, hvor vi har fjenden i sigte i læ under Møen" (3). Vinden drillede imidlertid Niels Juel, for den 30. juni om morgenen var vinden ganske vist NV, men ved middagstid drejede den til VSV (4), og Niels Juel lettede derfor atter med flåden og holdt den under sejl og har vel krydset Sundet (5). Disse kurser og vindretninger kan følges i skibsjournalerne, og skulle derfor være nogenlunde sikre, men vi får ikke at vide, hvor flåden befandt sig den følgende morgen den 1. juli."

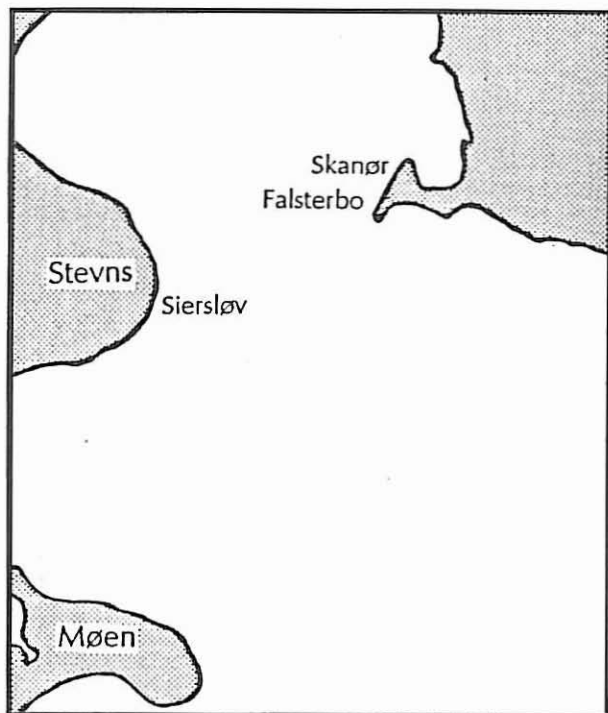
"Ifølge den svenske admiral Horns rapport, som han sendte til den svenske konge den 4. juli, kom han den 29. juni til ankers Øst for Møen, men da hans brandvagt gav tegn til, at den danske flåde nærmede sig, trak han sig med flåden Syd om Møen for at kunne få luven, når de to flåder mødtes. Da det viste sig at være blind alarm, kastede han anker her. Videre fortæller Horn, at da vinden den næste morgen, den 30. juni, var favorabel for ham, lettede han med flåden og avancerede mod den danske flåde, der lå mellem Falsterbo og Stevns. Dette stemmer med oplysningerne vedrørende den danske flådes placering, men de danske kilder angiver dog, at vinden først drejede ved middagstid. Horn fortæller videre, at "wij komme ändtl.n moth aff-

onen så nähr, att wij grant kunde see flåttan liggia för anckar, föruthan någre som wore under Segel, I alles som wij räkna kunde till 28 Segel starcke, men då wij närmare komme, gingo dee alle till segels, och uthi een battalie ordre drogo sigh tilbakar, lijka som dhe wille om Stefwens udd in i Kögerwijk, och sedan dee dijt kommit hade, höllo dhe sig der i bochten, dijt wij dem folgte i lijka order på dheres wänstra sijda." (6)

"Herefter fortæller Horn ikke mere om vendinger eller positioner, men vi får dog ved dette at vide, at begge flåderne om natten opholdt sig i Køge Bugt, hvad vi ikke har hørt om i de danske skibsjournaler. Nu må vi dog

stadig have i tankerne, at Horns rapport til den svenske konge vel også må opfattes som et forsvarsskrift for nederlaget, så han på visse punkter kan dreje handlingen fra, hvad der kan være i hans disfavør."

"Imidlertid skriver Horn videre i sin rapport, at et af hans skibe HIERONYMUS "seent på natten" gik på grund. Af forhørene vedrørende bøndernes plyndring af det under slaget grundstødte skib DRAGEN fremgår det, at dette skib "stoed Ungefehr wid det sted som det skib SANCT HIERONYMUS om Aftenen tillforn war løben paa grund, och dog om Morgenens war kommen af igjen". (7)



Det vil sige, at det var neden for Siersløv klint på Stevn. Det kan iøvrigt lige bemærkes hertil, at Horn ikke nævner noget om, at HIERONYMUS kom flot igen, men måske skal man tro, at dette skib ikke deltog i slaget. Efter Horns oplysning om, at svenskerne lå på den danske flådes venstre side, og da den danske flåde må have ligget nordligst, må flåderne åbenbart have haft en eller anden vestlig kurs. De må endvidere om aftenen eller om natten have været tæt ved den nordligste del af Stevn, idet det svenske skib i den forreste eskadre gik på grund her."

"Vi får desuden at vide både fra HAVMANDENS journal og fra flere beretninger, at begge flåder om natten holdt sig med små sejl i farvandet (8). Det vil sige, at de har sejlet med så få sejl som muligt for at mindske farten. Det er imidlertid vanskeligt at tænke sig, at skibene skulle have ligget så godt som stille i nattens løb, men ikke desto mindre ved vi, at de næste morgen den 1. juli har været med kurs mod Stevns. De første beretninger om slaget den 8., den 10. og den 14. juli fortæller alle, næsten ordret, at den danske flåde holdt små sejl for i nattens løb at søge at vinde luven fra svenskerne, og at svenskerne gjorde det samme for at undgå at danskerne fik luven, hvilket heller ikke lykkedes for danskerne, og om morgenen var de blot en mil (sømil) fjernet fra hinanden (9). Desuden fortæller de, at da det svenske skib DRAGEN gik på grund ved Stevns, skete dette "i den anden vending". Hvor-
når var den første vending da? Måske er den første vending sket i forbindelse med HIERONYMUS grundstødning, men det ville betyde, at flåderne i nattens løb også må have haft en østlig kurs. At noget sådant har været tilfældet får man et indtryk af fra en senere beretning fra den 26. juli. I kirkebogen for Elmelunde på Møen står således indskrevet en beretning, der sikkert har brugt de trykte beretninger som grundlag, men som desuden har flere lokale og personlige oplysninger og vurderinger. Bl.a. fortælles således om en svensk båd, der den 30. juni fra et af de svenske skibe søgte ind mod Møen, men blev jaget bort igen. Forfatteren, vel sagtens præsten, skriver om slagets indledning bl.a.: "og efter vending om natten tilforn for luven at få, dog for-gæves var en del kommet langt fra

hverandre, og det fordi vinden og strømmen sinkede dem....." (10). Det er muligvis forfatterens egen vurdering, men han skriver dog, at der har været en vending om natten."

"I kongens beretning til gesandterne står, at svenskerne "den 1. Juli Morgens frühe um 5 Uhren zwischen Falsterbo und Stevns Klint unser Flotte angetroffen und mit einem Südwest wind angegriffen" (11). Og senere i samme redegørelse står: "Ihr Königl. Majestät setzten sich selber zu Pferde und ritten des Weges nach Scanör und sahen alles selber zu, welcher gestalt der Feind nach 3-4 stundige Gefecht sich zu retiriren begunte." Vi ved ikke på hvilket tidspunkt kongen er redet til Skanør, men der står, at slaget begyndte mellem Falsterbo og Stevns. Sammenholdt med oplysningerne fra Horn om flåderne i Køge Bugt synes det naturligt at søge udgangspunktet for slaget ret nordligt og ikke, som hidtil antaget, Syd for Falsterbo rev. Horns omtale af flåderne i Køge Bugt, HIERONYMUS grundstødning ved Stevns om natten muligvis i forbindelse med en vending, og den kgl. meddelelse om, at slaget begyndte mellem Falsterbo og Stevns giver vel nærmest den opfattelse, at flåderne har krydset mellem Falsterbo og Stevns, og at de om morgenen har ligget et sted nær den skånske kyst med kurs mod Stevns. Hermed korrigerer jeg iøvrigt bl.a. min egen tidligere opfattelse, som den også er kommet til udtryk i min biografi af Niels Juel, idet jeg påvirket af alle tidligere skildringer og skitser over slaget, har ladet dette udgå fra en position Syd for Falsterbo rev. Ordet "mellem" tyder på en nordlig placering af flåderne, hvis man tager ordet bogstaveligt, selvom der dog ikke står mel-

lem Stevns og Skanør."

"Med den sydlige vind og åbenbart nordgående strøm er den ene danske eskadre faldet i læ og altså længere nordpå fra slaglinien. Dette bekræftes af alle danske kilder, hvor der f.eks. i de trykte relationer står: "- om Natten formedelst Strømmen og Vinden snart en half Miil fra hinanden vare adspredede och kommen til lee...." (12). Da slaget er begyndt, er krudtrøgen drevet

ned over den danske flåde, og dette er vel grunden til, at da eskadren atter dukker op ved Stevns, anser Horn disse skibe for nyttilkomne fra København."

Om forløbet af selve slaget tillader jeg mig at henvise til min artikel i Historisk Tidsskrift 1980, men som man ser af ovennævnte, er jeg ikke langt fra Mogens Hærnings teorier.

Noter.

- 1) Rigsarkivet (RA) Niels Juels Kopibog, brev til Rigskansler, -marsk, og -admiral d. 28/6 1677.
- 2) RA. Skibsjournaler for ENIGHEDEN og HAVMANDEN.
- 3) RA. Niels Juels Kopibog, brev til Rigskansler, -marsk og -admiral den 29/6 1677.
- 4) RA. ENIGHEDENS journal den 30/6 1677.
- 5) RA. HAVMANDENS journal den 30/6 1677.
- 6) Sv.RA. Flottans Handl., Sjöexp. Afd. B vol. 7 nr. 9a, Horns brev til kongen den 4/7 1677.
- 7) RA. Landetaten, kommissarier, generalkrigskommissariatet, Indk. breve 1674-79 i pakken: Tagh-Ursin, herunder Tryggevælde Amt.
- 8) RA. HAVMANDENSs journal den 30/6 og 1/7 1677.
- 9) Det kgl. Bibl. Gøede Relation den 10/7 og Pully Relationer den 8/7 og 14/7 1677.
- 10) RA. Elmelunde Kirkebog, Møen side 120-122.
- 11) Brev til gesandterne delvis trykt hos Chr. Bruun: Niels Juel og Hollænderne, Kbh. 1871 side 69 og afskrift i RA. Mallings Arkiv, Krigshistorie før 1700, 1.
- 12) De danske trykte relationer hos Gøede og Pully.

Linieskibet "Grønland".

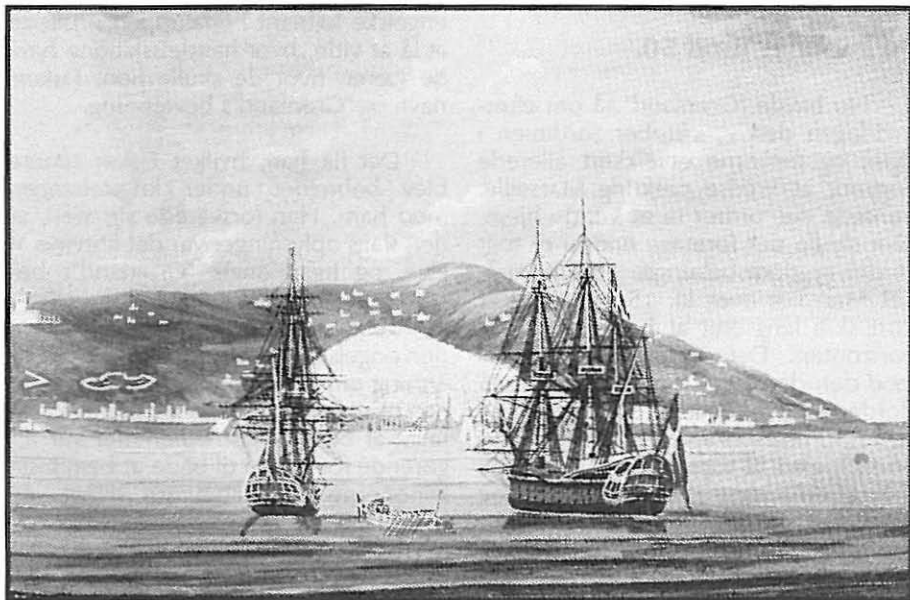
Historien bag en konvoj i Middelhavet 1761.

Dan Andersen

Året er 1761. I Europa raser Syv-årskrigen på 6. år. På verdenshavene og i Indien og Canada kæmper England og Frankrig om herredømmet. En fugl, der det år svævede over farvandet mellem Sicilien og Sardinien, kunne den 7. oktober have set et stort skib, der med tre mindre fartøjer efter sig stævnede mod Italiens kyst.

Det store skib er det danske 50-kanoners lineskib "Grønland". Chef var kommandørkaptajn Henrik Lorentz Fi-

sker. De tre mindre fartøjer, der som små ællinger følger det, er de danske handelsskibe "Den Flyvende Engel", "Helena og Catherina" og "Sejren". Vores hypotetiske fugl har sikkert snart forladt dem. Rester af flådens saltmad var stærk kost selv for en hårdfør fuglemave. Men lad os følge den lille eskadre de næste nervepirrende timer, hvor Danmark-Norge og England er tæt på krig.



Gode danske navne langt hjemmefra! Fregatten "Falster" og lineskibet "Grønland" ud for Algier by i 1772. Samtidig akvarel.

Hvad lavede et dansk lineskib egentlig i Middelhavet? Flere danske handelsskibe var blevet angrebet af franske og engelske kapere, og den 18. december 1760 blev "Grønland" beordret til Middelhavet for at yde eskortetjeneste mellem Marseille/Italien og Levanten, især Konstantinopel og Smyrna, nutidens Izmir. Efter forsinkelser p.g.a. sygdom og dårligt vejr ankom "Grønland" til Middelhavet i foråret 1761, og den 27. maj stod det ud af Marseille havn. I kølvandet var tre danske handelsskibe. Det ene skulle til Konstantinopel, de to andre til den store handelsby Smyrna. Den 1. september 1761 afgik "Grønland" fra Smyrna med de samme tre skibe. Det ene var bestemt til Marseille, de to andre til Ville Franche.

74 kanoner mod 50.

Nu havde "Grønland" så om eftermiddagen den 7. oktober Sardinien i sigte, og tankerne er sikkert allerede begyndt at kredse omkring Marseille. Ventede der ordrer til at vende hjem, eller skulle det foretage endnu et togt til det sygdomsbefængte Levantområde? Men lidt over kl. 15 begyndte et stort skib langsomt at hæve sig op af horisonten. Det havde direkte kurs mod den danske eskadre, og kl. 16.45 gjorde "Grønland" klart skib. Omkring kl. 17.30 udløstes spændingen, da Union Jack gled til tops på det fremmede skib. Efterhånden som lineskibet blev tydeligere i kikkerterne, kunne de danske officerer tælle kanonporte: Det var 74 kanoner mod "Grønland"s 50.

Omkring kl. 18 sejlede det engelske lineskib ind på "Grønland"s luvartside (vindside) og bad om tilladelse til at sende en båd over. Fisker gav sin tilladelse, og "Grønland" braste op, d.v.s. bakkede sejlene, så det lå stille i søen. Det engelske lineskib gik nu agter om "Grønland" og ind på dets læside og braste op. Hermed var det danske lineskib lammet. Skulle det vende for at komme sine handelsskibe til hjælp, kunne det kun gøres ved at dreje om i læ, og her lå det engelske lineskib og blokerede.

En chalup blev sat i vandet, og ved 18.30-tiden løb den op på siden af "Grønland". Måske fik Fisker her underretning om det engelske lineskibs navn: Det var "Shrewsbury" under kommando af Hugh Pallisher. Den engelske løjtnant i chaluppen ønskede at få at vide, hvor handelsskibene havde været, hvor de skulle hen, Fiskers navn og "Grønland"s bevæbning.

Det fik han, hvilket Fisker senere blev bebrejdet under krigsretssagen mod ham. Han forsvarede sig med, at den slags oplysninger var det kutyme at give, og hvad angik "Grønland"s bevæbning, så kunne englænderne alligevel tælle antallet af kanonporte. Da den engelske løjtnant bad om at få oplysning om "Grønland"s bemanning, fik han at vide, at det ikke angik ham. Antallet af besætningsmedlemmer var afgørende for evnen til både at bemane kanonerne og manøvrere skibet, og "Grønland" var dårligt bemanded.

Den engelske løjtnant bad nu om, at "Grønland" blev liggende brasat op, medens han rapporterede tilbage. Det gik Fisker med på, under betingelse af,

"at ingen af deres fartøyer maatte gaee om bord paa mine skibe under convoy."

Medens han ventede på den engelske kaptajns næste udspil, holdt Fisker med stigende irritation og nervøsitet øje med skibene i sin eskadre. Før togtet havde han givet skipperne ordre til at manøvrere således, at de holdt "Grønland" mellem sig og et fjendtligt skib. Et af de tre havde fulgt instruksen. Det engelske lineskib var på "Grønland"s læs side, så "Sejren" havde lagt sig på luvartsiden i 1-2 kabellængders afstand (en kabellængde var 185 meter). Men "Den Flyvende Engel" og "Helena og Catherina" var i stedet for at gå op i luvartsiden braset op agter for "Grønland".

Kl. 19 var Fisker ude på vægtergangen agter og mente at kunne skimte en chalup ude ved "Helena og Catherina". Ifølge hans forklaring flere måneder senere råbte han op til folket på skansen, om de så noget. Men nogle svarede, at de så en båd, andre, at de så to, og nogle, at de slet ingen så. Netop da vendte den engelske løjtnant tilbage til "Grønland", Han ville vide, om de tre handelsskibe ikke var de samme, som "Grønland" havde eskorteret fra Marseille, og om snauen ("Den Flyvende Engel") ikke havde været i Konstantinopel?

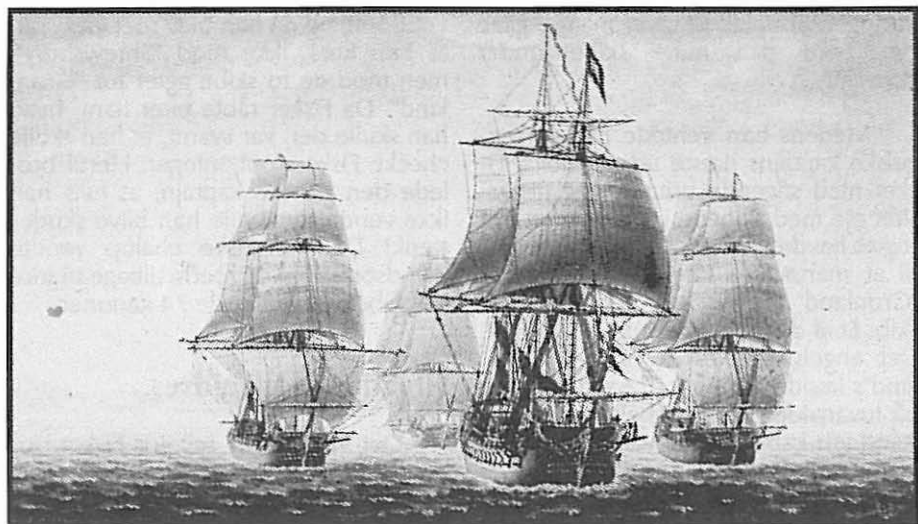
Det fremgår ikke af de bevarede dokumenter, om han fik svar på disse spørgsmål, som viser en mistænkelig nøjagtig viden om eskadrens bevægelser. Men Fisker spurgte ham, om der i modstrid med de afgivne løfter var engelske både ude ved de danske skibe. Det benægtede den engelske løjtnant

voldsomt, og da han blev roet væk, satte han kurs, ikke mod "Shrewsbury", men mod de to skibe agter for "Grønland". Da Fisker råbte efter ham, hvad han skulle der, var svaret, at han skulle checke Fiskers oplysninger. Hertil brølede den danske kaptajn, at hvis han ikke vendte om, ville han blive skudt i sænk! Den engelske chalup vendte skyndsomt om og roede tilbage til moderskibets beskyttende 74 kanoner.

Situationen tilspidses.

Det var en hul sejr for Fisker, for kort efter kom først "Helena og Catherina", derefter "Den Flyvende Engel", sejlene op mellem "Grønland" og "Shrewsbury". Deres skippere meldte, at de havde haft besøg af engelske både og afleveret deres papirer, d.v.s. ladningsmanifeste og andre dokumenter om last og ejerforhold. Fisker beordrede dem begge til at glemme alt om papirer og lægge sig på "Grønland"s luvart, således at fartøjer fra "Shrewsbury" skulle passere "Grønland", hvis de prøvede at erobre dem. "Helena og Catherina" sejlede nu forud for "Grønland", vendte og lagde sig lydigt til luvart. Men "Den Flyvende Engel" braste i stedet op forud for "Grønland" i 1/2 kabellængdes afstand.

Fisker sendte nu løjtnant Briand over til "Shrewsbury" for at få en forklaring på englændernes løftebrud. Kaptajn Pallishers svar var kort og klart. Fisker kunne gøre, hvad han ville, så ville han, Pallisher, gøre, hvad han ville. Han havde ret til at undersøge skibe, han traf i søen. Nu så Briand bevæbnede mænd, der gik ombord i en chalup. Da han forhørte sig om deres for-



En typisk konvojsituation. Linieskibet "Indfødsretten" i spidsen for tre kinafarere på vej hjem fra Kap det Gode Håb. Flot syn, men politisk leg med ilden. Gouache af T.E. Lønning.

mål, var det ligefremme svar, at de skulle besætte de danske skibe, for de havde fransk ladning om bord!

Briand forlod skyndsomst "Shrewsbury" og vendte tilbage til "Grønland". Medens han rapporterede til Fisker om hændelserne, kom en engelsk chalup med et brev fra Pallisher til Fisker. Her meddelte den engelske kaptajn, at papirerne fra de danske skibe "Den Flyvende Engel" og "Helena og Catherina" gav andre oplysninger om deres ladning og destination end dem, han havde fået fra Fisker. Da deres papirer således ikke var i orden, havde han ret til at beholde skibene.

Medens Fisker læste dette, lagde man fra "Grønland" mærke til, at "Den Flyvende Engel" forude opførte sig mærkeligt. Den havde ligget opbrast

forud for "Grønland", men nu drejede den ind under læ af det engelske linieskib og dets kanoner. Der var kun én mulig konklusion: skibet var erobret af englænderne. Fisker beordrede øjeblikkeligt kanonbesætningerne til at give ild mod "Den Flyvende Engel", men fordi handelskibet lå direkte forud for "Grønland", kunne man ikke få det i sigte. Den engelske løjtnant returnerede dog skyndsomst til "Shrewsbury"!

"Grønland" satte nu i bogstavligste forstand alle sejl til for at indhente det erobrede danske skib, men "Shrewsbury" lagde sig imellem, så de to linieskibe var tæt på at kolliderende. "Den Flyvende Engel" kom over på den anden side af det engelske linieskib, så det ikke kunne erobres tilbage uden en ildkamp mellem "Grønland" og "Shrewsbury".

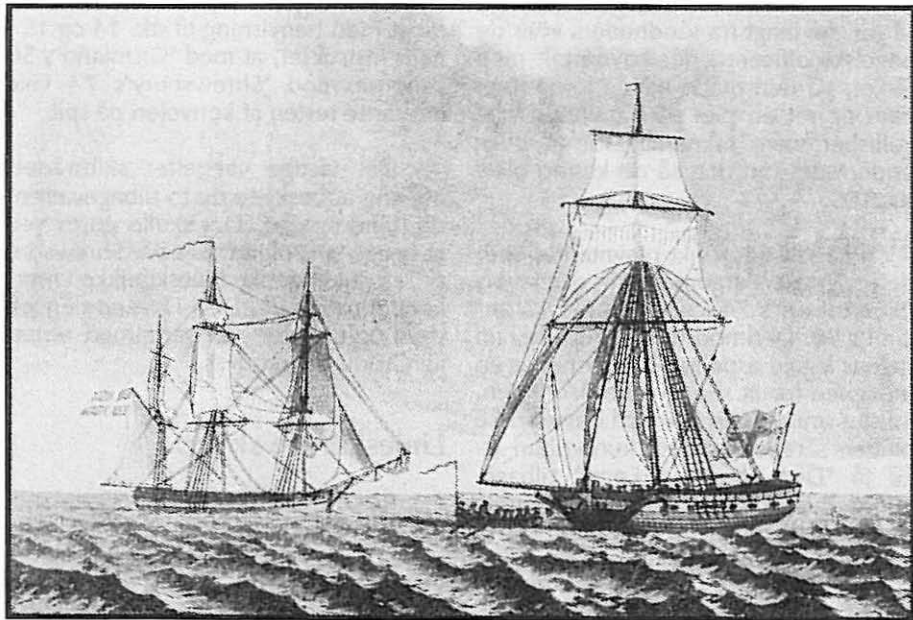
Skibråd på "Grønland".

Man ser ofte flådekaptajner i det 18. århundrede som enevældige despoter, men de danske søkrigsartikler sagde faktisk, at de skulle rådføre sig med officererne før vigtige beslutninger, bl.a. om skibet skulle gå i kamp.

Klokken var nu omkring 21.30, og mørket havde sænket sig. I lanternernes skær holdt Fisker skibråd. Dette besluttede at sende løjtnant Juell over til "Shrewsbury" for at få afklaret situationen. Havde englænderne erobret "Den Flyvende Engel", og ville de levere det andet skibs papirer tilbage?

2. brev fra Pallisher.

Juell kom tilbage fra "Shrewsbury" henad midnat. I sit svar til den danske officer navigerede Pallisher delikat omkring sandheden ved at benægte at have erobret "Den Flyvende Engel". Han havde blot arresteret skibet for at undersøge dets papirer. Når han havde undersøgt dem, ville han meddele Fisker sin beslutning, også ang. det andet skib "Helena og Catherina", hvis papirer han regnede med at levere tilbage. Kort efter kom en engelsk chalup glidende op på siden af "Grønland". Den medbragte som lovet "Helena og Catherina"s papirer og et brev fra



De engelske krigsskibes kontrol med neutrale fartøjs last foregik som oftest ganske fredeligt. Her er mandskab fra en armeret engelsk kutter på vej over til et dansk handelsskib. Fra Niels Truslew: Skibe i Søen 1805.

Pallisher til Fisker.

Dette brev kan kun kaldes et psykologisk mesterstykke, baseret på en flådeofficers dybe forståelse for det magtesløse raseri, der må have raset i hans danske kollega. Først meddelte Pallisher, at han havde besluttet sig til at beholde "Den Flyvende Engel", da skibet ikke havde de papirer, der krævedes ifølge traktaten mellem Danmark og England fra november 1669. Hvad Pallisher hermed mente var, at skibet transporterede varer for fransk regning. Pallisher var således i sin lovlige ret, og ingen kunne beskylde Fisker for dårligt sømandsskab i denne affære. Hvis Fisker havde fået indtryk af, at Pallisher mente, at Fisker ikke ville gøre sin pligt, så var det langt fra sandheden. Hvis de engelske officerer, der havde talt med Fisker, på den måde havde fornærmet ham og sat en plet på hans ære, ville Pallisher være taknemlig for at blive underrettet om det, så de kunne blive straffet.

På intet tidspunkt nævnte Pallisher det vigtigste argument i sit favør: "Shrewsbury"s 74 kanoner mod "Grønland"s 50. Derimod understregede han sagens legale aspekter og gav Fisker en mulighed for at slippe ud af klemmen. Til slut smurte han salve på den danske officers sårede stolthed: kunne han ikke få "Den Flyvende Engel" tilbage, kunne han dog få hævn over en arrogant engelsk officer.

Skibsråd ved midnat.

Fiskers instrukser var på sin vis ganske enkle: ifl. stk. 13 skulle han forhindre fremmede krigsskibe eller kape-

re i at undersøge handelsskibene i hans konvoj, om fornødent med magt. Men i stk. 14 og 15 var der et smuthul: han må ikke tillade erobring af noget skib i hans konvoj, dog skal han tage hensyn til den resterende konvojs sikkerhed, "eftersom hans konvoj at fuldføre, er hans hoved-hensigt."

Skibsrådet besluttede, at Fisker havde gjort alt i sin magt for at forhindre erobringen af "Den Flyvende Engel". At skylden for miseren tilkom kaptajnen på dette skib, som ikke var blevet på sin post, og som havde ladet sig erobre uden at signalere til "Grønland". Fisker havde spurgt skibsrådet, om de skulle forsøge at tilbageerobre "Den Flyvende Engel". Til det svarede skibsrådet med henvisning til stk. 14 og 15 i hans instrukser, at med "Grønland"s 50 kanoner mod "Shrewsbury"s 74 ville det sætte resten af konvojen på spil.

Det vigtige var efter skibsrådets mening at beskytte de to tilbageværende handelsskibe. Det skulle gøres ved at lægge "Grønland" tæt på "Shrewsbury", så det engelske lineskib ikke i mørket kunne sende "Den Flyvende Engel" væk, og derefter gå i gang med resten af "Grønland"s konvoj.

Lineskibene skilles.

Resten af natten blev "Grønland" liggende brasen op tæt på "Shrewsbury". Da det engelske lineskib omkring kl. 3 om morgenen satte sejl, gjorde "Grønland" ligeså og søgte ned mod de to resterende handelskibe. Da dagen gryede kunne man fra det danske skib se, at der sejlede fartøjer til og fra "Den Flyvende Engel", som til sidst blev taget

på slæb. Der var ikke mere at gøre. "Grønland" satte sejl og forlod åstedet for ydmygelsen med sin sørgeligt reducerede flok.

Det diplomatiske efterspil.

"Den Flyvende Engel" blev ført til Gibraltar og derefter til London, hvor skibets og ladningens skæbne skulle afgøres ved prisedomstolen. Den danske udenrigsminister, J.H.E. Bernstorff, lagde pres på den engelske regering for at få det frigivet, men forgæves. De danske argumenter grundedes bl.a. på det princip, at neutrale fartøjer under konvoj ikke måtte undersøges og opbringes. Det blev totalt afvist, og sagen forsvandt siden ud af dokumenterne, overskygget af andre begivenheder og krisen mellem Danmark og Rusland i 1762.

Korrespondancen mellem gesandtskabet i London og Tyske Kancelli i København tyder på, at ladningen på "Flyvende Engel" blev konfiskeret, men skibet sluppet fri uden erstatning.

Krigsretssagen.

Sagen fik et øjeblikkeligt efterspil for Fisker. Kommandørkaptajn Simon Hoogland blev sendt til Marseille for at overtage kommandoen over "Grønland", og Fisker sendt hjem i unåde for at stå til ansvar for sin konduite.

I krigsretssagen blev han dog frifundet. Hans forklaring, der lagde skylden på den uheldige fører af "Den Flyvende Engel", blev godtaget. Denne havde ikke fulgt sine ordrer og signa-

leret til Fisker, at englænderne var på vej mod hans fartøj, og "Grønland" var derfor ikke i stand til at forsvare ham.

Man kunne nu godt med anklageren, professor Sevel; stille nogle skarpe spørgsmål til Fiskers konduite. Var det virkelig sandt, at da Fisker ved 19-tiden om aftenen mente at se fartøjer ved "Helena og Catherina", så var folkene på skansen ikke helt sikre på, om der var noget fartøj eller ej? Fiskers udsagn blev modsagt både af skibsjournalen og de erklæringer, officerer og overstyrmand aflagde efter episoden. Den lærde professor tøvede ikke med ligeud at kalde Fiskers forklaring for "fingeret". Og hvorfor sendte Fisker ikke bevæbnede fartøjer ud til de to handelsskibe, hvis der var frygt for, at de blev bordet af englænderne?

Men flåden sluttede op om Fisker, og hele skylden for affæren blev lagt på skipper Johann Berendsen Wolff, føreren af "Den Flyvende Engel", der med Fiskers ord "maa være en skiælm."

Historien bag historien.

Man kan diskutere enkeltheder omkring episoden frem og tilbage, men det er svært at komme til anden konklusion, end at vi har at gøre med en meget snu engelsk kaptajn, en ikke helt så snu dansk kaptajn, og en absolut ikke særlig snu dansk skipper. For at forstå, hvad der egentlig skete ud for Sardinien den 7. oktober, 1761, er det nødvendigt at udvide synsfeltet. Her skal vi til den danske gesandts palæ i Konstantinopel året før.

Konstantinopel 1760.

Sigismund Wilhelm v. Gähler var dansk udsending til Sultanens hof i Konstantinopel. I juni 1760 skrev Gähler til udenrigsminister Bernstorff i København, at den københavnske stor-købmand Just Fabritius vil fortælle ham om en plan, Gähler har lagt. I denne plan var der også involveret to franske købmænd: Det var brødrene Couturier, der ejede et fransk handelshus med hovedsæde i Marseille og en afdeling i Konstantinopel. I denne plan er der brug for et dansk krigsskib til eskorte.

I en depeche i oktober kom Gähler med flere hentydninger til sin plan. Brødrene Couturier var kommet med et tilbud, som virkede fordelagtigt. Just Fabritius skal have tid til at træffe aftaler med sine venner i Marseille, og den danske konsul sammesteds skal underrette købmændene der om, at Danmark ville stille et krigsskib til rådighed for at eskortere handelsskibe til og fra Levanten. Den langsigtede hensigt var at skaffe det danske flag et godt ry blandt især franske købmænd, som under krigen plejede at sende deres varer med neutrale skibe med "vanlige sikkerhedsforanstaltninger". Så var der bedre mulighed for at fastholde en markedsandel efter fredsslutningen.

Det var Gählers plan, og man behøver ikke at være Sherlock Holmes for at indse, hvad den gik ud på. Danske handelsskibe skulle transportere franske købmænds varer mellem Marseille og Tyrkiet. Deres normale transporter var blevet afbrudt af den engelske flåde, der sammen med kapere beherskede Middelhavet. Just Fabritius var ekspeditionens stråmand. Han stod



En sleben og glat diplomat! J.H.E. Bernstorff, dansk udenrigsminister 1751-70. Malet af Louis Tocqué 1759.

som den formelle ejer af disse ladninger, og falske papirer skulle overbevise en engelsk skibschef, der måtte undersøge de danske skibe.

Hvis der behøves noget bevis, så giver den franske købmand, Antonio Couturier det selv efter opbringelsen af "Den Flyvende Engel". I klagende breve til Bernstorff bad han om kompensation for sit tab i denne ekspedition, som han kun var gået ind i på Gählers opfordring og af sand kærlighed til Danmark (sic!). Han anslog sit tab på opbringelsen af "Den Flyvende Engel" til 90.000 livres = over 20.000 rigsdaler.

Den danske stat stillede således med åbne øjne et krigsskib til rådighed for at beskytte en ekspedition, der ikke blot var en udfordrende udnyttelse af det neutrale danske flag, men som på kort sigt kun var egnet til at skaffe kommissioner til en dansk storkøbmand, der sikkert tog sig godt betalt for at agere som stråmand for de franske købmænd i Marseille. Der er et misforhold mellem privatmandens profit og statens udgifter. Blot at holde "Grønland" i Middelhavet i 1 1/2 år har kostet op mod 100.000 rdl., og det på et tidspunkt, hvor en håndværker tjente en 200 rdl. om året. Dertil kom de 500 mand på "Grønland", der risikerede liv og helbred.

Det store udblik.

På et lidt højere plan var det Danmarks sikkerhed, der blev sat på spil af denne udfordrende konvojering af

handelsskibe med varer for fransk regning. Gennem det meste af 1700-tallets anden halvdel blev konvojering brugt med stor forsigtighed. "Grønland" var en absolut undtagelse. Var det måske netop erobringen af et skib fra "Grønland"s konvoj i 1761, der gav den danske regering en alvorlig advarsel?

I så fald har historien en helt, og en helt bør der vel være i en historie. Helten er den engelske kaptajn Hugh Pallisher, der med usædvanlig snedighed satte en stopper for dette eksperiment, og det uden tab af et eneste menneskeliv.

Sikkert er det i hvert fald, at da den danske regering under pres fra storhandelen i København indførte konvojering på alle vigtige ruter i 1798, førte det til den konflikt med England, der kulminerede i slaget på Rheden den 2. april 1801.

Referencer:

Der er ikke skrevet noget om "Grønland"-affæren. Men den indgår i en sammenhæng omkring Danmarks handelsfremstød i det østlige Middelhav, og her er der følgende værker:

Andersen, Dan: En dansk præst ved Sultanens hof i 1758.
Skibspræst Didrik Tops journal fra lineskibet Islands togt til Konstantinopel. Siden Saxo nr. 2, 1991.

Wandel, C.F.: Danske Handelsforsøg på Levanten i det Attende Aarhundrede. København 1927.

Kilderne til affæren omkring "Grønland" er alle i Rigsarkivet i København.

Søværnets arkiv: Dokumenter fra generalkrigsretten mod Henrik Lorentz Fisker.

Tyske Kancelli, udenrigske afdeling. Tyrkiet. Indberetninger fra Sigismund Wilhelm v. Gähler.



MEDDELELSER FRA MARINEHISTORISK SELSKAB

Følgende arrangementer er planlagt for næste sæson 1991-92:

Lørdag den 7. september 1991.

Ekskursion til Københavns havn, idet vi med havnevæsenets PORTUS vil blive sejlet på en rundfart i havnen med bl.a. landgang på Trekroner. Vi mødes på Nordre Tolbod senest kl. 10:50 og turen påregnes at vare ca. 1 time. Da der maksimalt kan være 30 personer ombord på PORTUS, skal tilmelding ske til Orlogsmuseet, og der vil blive lukket for tilmeldinger, når tallet 30 er nået.

Onsdag den 23. oktober kl. 19.30.

Kommandørkaptajn H.M. Elbro vil fortælle om og vise film fra OLFERT FISCHERs togt til Golfen.

Onsdag den 27. november kl. 19.30.

Kommandør Poul Grooss vil fortælle om Vitus Berings ekspeditioner.

Onsdag den 12. februar 1992 kl. 19.30.

Foredrag ved Birger Thomsen om SNARENSVEND og om vrage af orlogsskibe, fundet i de danske farvande.

Onsdag den 13. marts 1992 kl. 19.30.

Jørgen H. Barfod vil fortælle om det første tiår i Danmarks første Hjemmeværns-flotille.

Onsdag den 22. april 1992 kl. 19.30.

Ordinær generalforsamling med forevisning af en marinefilm bagefter.

Alle onsdagsmøderne foregår i Orlogsmuseet bortset fra generalforsamlingen, der foregår i Søofficersforeningen, og alle møder begynder i næste sæson kl. 19.30.

Efter møderne vil der være mulighed for at få 2 stk. smørrebrød med øl og kaffe for ialt 60 kr. Tilmelding hertil skal ske senest mandagen før mødet til Orlogsmuseet tlf. 31 54 63 63.

oOo

På grund af pladsmangel er dette nummers opgavebillede udgået, men vi kan oplyse at billedet i sidste nummer viste inspektionsskibet "Islands Falk" (1906) ved kaj på Dokøen, Holmen i foråret 1940. Vinder blev: **H.V. Lunau, Badensgade 24, 2300 Kbh. S.**, som har fået sin præmie tilsendt.