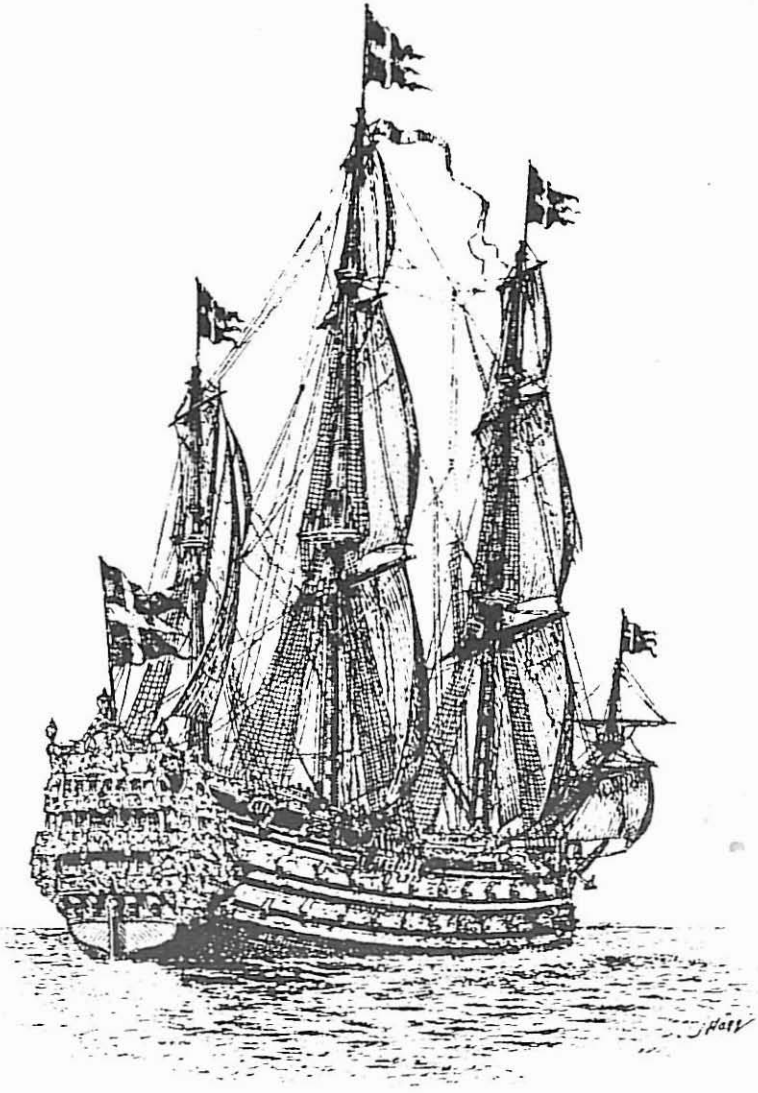
MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



25. årgang Nr. 2 - Maj 1992

MEDDELELSER FRA SELSKABET ORLOGSMUSEETS VENNER

Referat af Selskabets 30. generalforsamling den 9/4-1992 på Orlogsmuseet.

Formanden Jørgen greve Ahlefeldt-Laurvig indledte med at byde de tilstedeværende velkommen. Til generalforsamlingens dirigent blev foreslået flyvekaptajn Niels Probst, der valgtes med akklamation.

Dirigenten indledte med at konstatere, at forsamlingen var lovligt indvarslet, idet der havde været indrykket en annonce i Marinehistorisk Tidsskrift fra den 25. februar. Dirigenten overlod derefter ordet til formanden for aflæggelse af beretning.

Formanden afgav årsberetning for 1991, der vedtoges uden kommentarer.

Kassereren Ole Lisberg Jensen aflagde derefter årsregnskab for Venneselskabet og for Sigurd Barfods Legat. Årsregnskaberne vedtoges af generalforsamlingen efter et spørgsmål fra Hr. Poul J. Larsen om man ikke kunne undgå depotgebyr, hvilket Ole Lisberg Jensen lovede at undersøge.

Derefter foretoges valg til bestyrelsen. På genvalg var Viceadmiral Sven Thostrup, Kommandør Ebbe Wolfhagen, Vekselerer Leif Christensen, og Orlogskaptajn Niels Ulrik Bagge, der alle blev genvalgt. Til revisor genvalgtes firmaet KPMG C. Jespersens statsautoriserede revisorer.

Forslag til generalforsamlingen:

Formanden fremsatte som bestyrelsens forslag, at udnævne skibsreder Preben Harhoff til æresmedlem af Venneselskabet for hermed at vise selskabets særlige taknemmelighed overfor Preben Harhoff, der siden 1983 havde været selskabets formand og haft stor del i tilvejebringelse af midler til museets etablering i Søkvæsthuset i 1989. Harhoff havde med liv og lyst kæmpet for at få museet under eget tag og såvel museet som Venneselskabet var ham en stor tak skyldig. Generalforsamlingen godkendte forslaget enstemmigt.

Vedr. kontingentforhøjelse:

Kassereren gjorde generalforsamlingen opmærksom på, at man til næste år atter ville forhøje kontingentet for almindeligt medlem fra 100 kr. til 125 kr., hvilket allerede var blevet vedtaget på den forrige generalforsamling.

Under eventuelt nævnte Dir. E. Friisager som information, at Tordenskioldselskabet havde fået ny formand, kontreadmiral Arvid Sørensen og at Tordenskioldselskabet havde afholdt sin generalforsamling i Orlogsmuseet til selskabets store tilfredshed.

Da intet mere forelå afsluttede dirigenten generalforsamlingen og takkede deltagerne for god ro og orden, hvorefter han overgav ordet til formanden, der takkede dirigenten for vel udført hverv.

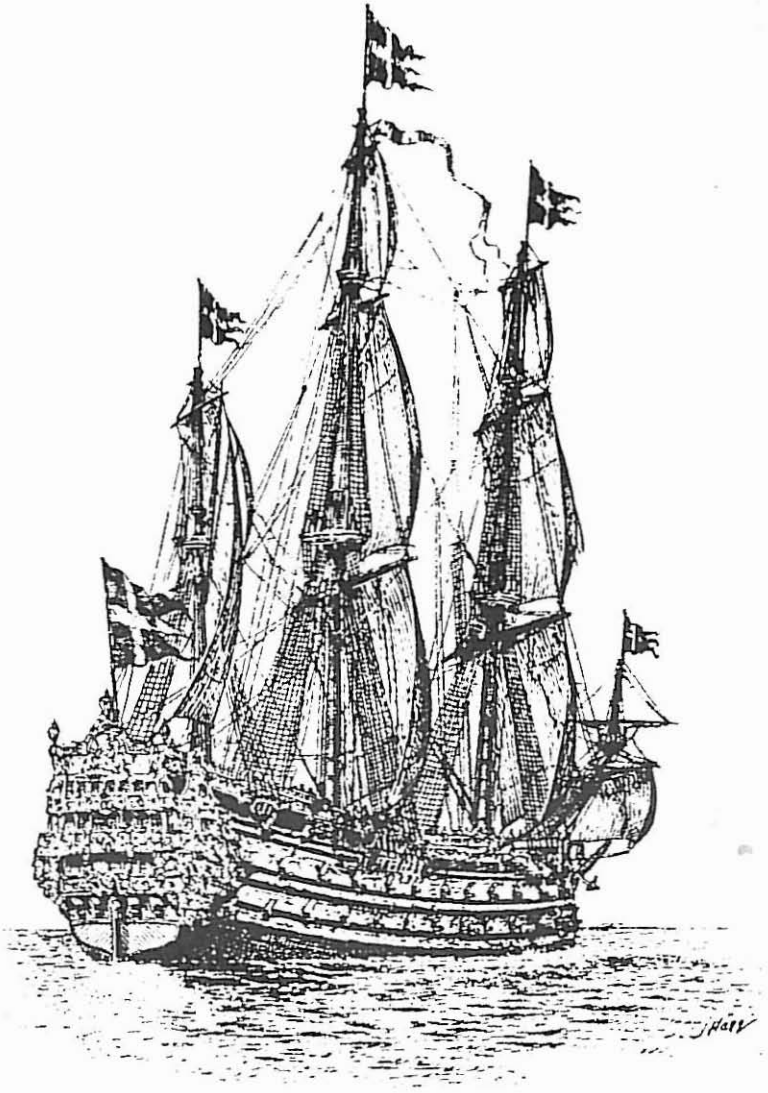
Udenfor generalforsamlingen fortalte museumsdirektør Ole Lisberg Jensen om aktiviteterne med særudstillingerne, hvoraf man netop havde åbnet ubådsudstillingen om Spækhuggeren den 20.3. og den 10.4. skulle åbne en udstilling om Stora Kronan, der forliste ved Ølandsslaget d. 1. juni 1676. Museet var inde i en meget frugtbar periode, hvor alle kræfter var koncentreret på at markedsføre museet for at skaffe flere besøgere og forøge museets indtjening.

Mødet afsluttedes kl.16.45.

Niels Probst. Ole Lisberg Jensen.

Dirigent Sekretær

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



25. årgang Nr. 2 - Maj 1992

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

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:
Jørgen H. Barfod (ansv.h.)

Lay-out:
Mogens Dithmer

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.

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

Tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Andet:

Forside:

Der findes ikke tegninger af STORA KRONAN, men her gengives skibet i en tegning af den svenske marinemaler, admiral Jacob Hägg (1839-1931).

"Den spanske armadas" forlis i kongeriket Danmark-Norge i 1588.

Torbjørn Ødegaard

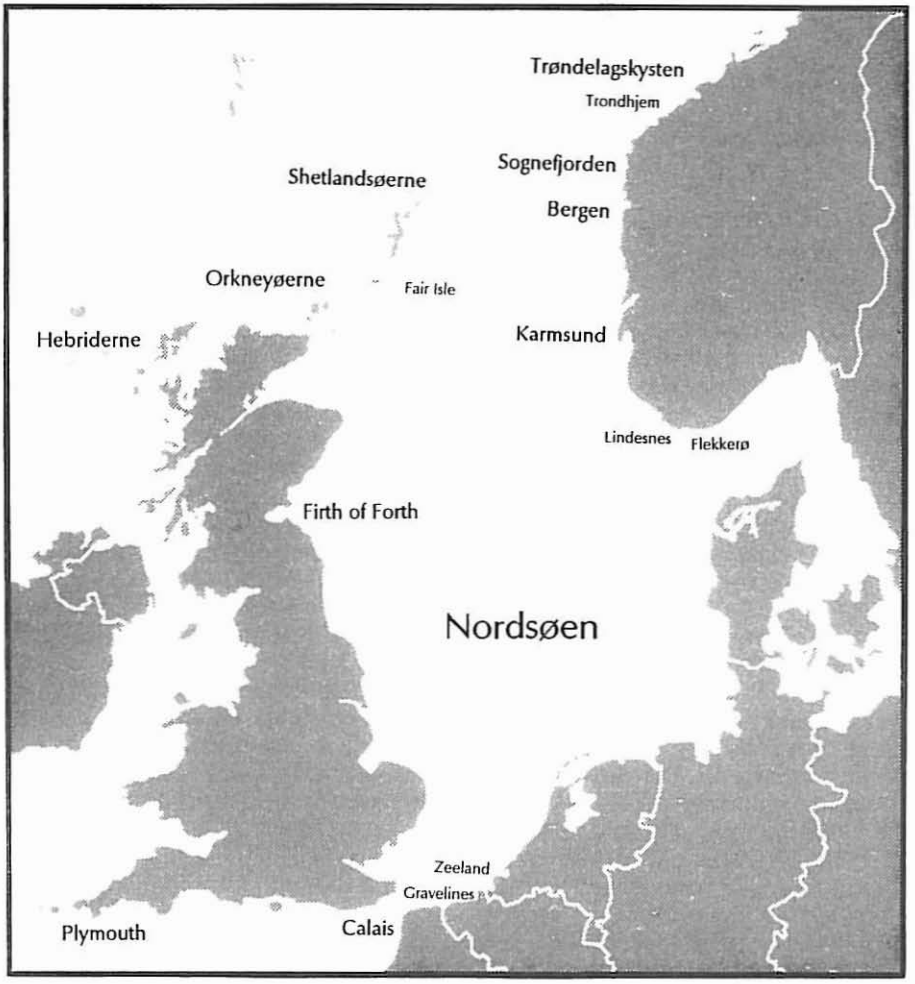
Denne framstillingen er et kort og foreløpig sammendrag av en bredere historisk avhandling over samme emne, som skal publiseres en gang i framtiden. Overskriften, "Den spanske armadas" forlis i kongeriket Danmark-Norge i 1588, er såvel overraskende som ambisiøs. Overraskende fordi kombinasjonen av tema og geografisk avgrensning nærmest er ukjent og uutforsket. Ambisiøs fordi kildematerialet rent fysisk ligger på havets bunn, i tillegg til at de skriftlig-dokumentariske kildene befinner seg i arkiver over hele Europa.

"La Felicima Armada" ("Den lykkeligste armada") var dens offisielle navn. Kong Philip II av Spania sendte flåten mot England for å gjøre slutt på langvarige og omfattende konflikter mellom de to stormaktene. Det dreide seg om kryssende interesser på det økonomiske, religiøse og militære området. "Den spanske armada" var den største flåtemønstringen som verden noensinne hadde sett, og det lå derfor an til en "supermaktskonflikt" på havet. Det spanske nederlaget i 1588 markerer slutten på "Det iberiske århundre" som ble innledet da Columbus oppdaget Amerika i 1492.

"Den spanske armadas" tilknytning til kongeriket Danmark-Norge er nær og konkret. På den ene siden dreier det seg om Armada-skipenes landkjenning på vestkysten av Norge. På den andre siden dreier det seg om den mektige kong Frederik IIs mislykkede meglingsforsøk mellom stridsmaktene England og Spania. Men fred må bare ha vært et vikarierende motiv i kong Frederik IIs diplomatiske bestrebelser. Engelske dokumenter avslører et tvivlsomt spill. Frederik II ville ikke bare være fredsmegler, men han viste seg også "romslig" nok til å ville ruste opp såvel engelskmenn som spanjoler.

De dansk-norske relasjonene til stormaktsoppgjøret mellom England og Spania kan derfor avdekkes på to plan. Enten kan historieforskeren forsøke å komme til bunns i det hektiske diplomatiske spillet som foregikk mellom London og København. Eller så kan historikeren foreta en dag-til-dag rekonstruksjon av hva som skjedde i det virkelige liv: på havet i Nordsjøbassenget den åttende måneden i 1588.

"August" står som en nøkkelmåned i denne sammenhengen. Den 8. august holdt dronning Elisabeth I sin takketale i havnebyen Tilbury, en tale som fikk et legendarisk preg da den protestantiske dronningen henviste til "Guds vinder" som fordrev de katolske spanjolene inn i Nordsjøen. Omkring 8. august seilte også restene av "Den spanske armada" inn i Nord-Atlanteren. I midten av august nådde også flere spanske skip Norskekysten, fra Karmsundet i sør-vest til Trøndelagskysten i nord-vest.



De få linjene fra den islandske "Skardsarannall" (1. bind, s. 172, Reykjavik 1922-27) kan jo stå som en foreløpig bekreftelse at skip fra "Den spanske armada" kom til Norge: *Et stort spansk skip med mange spanjoler ombord, som kom unna engelskmennene, havnet i Karmsund i Norge. Der ble det frigitt av de regjerende herrer.*

Det videre kronologiske oppsettet illustrerer best hva som skjedde i august og utover høsten 1588. Det historiske utvalget er gjort med den hensikt å presentere den dansk-norske vinklingen. Denne artikkelen begynner der de engelske historikerne avslutter sine beretninger, og kan derfor betraktes som et lite nybrottsarbeid i faget. Når dato-

er er oppgitt i denne fremstillingen, er det den "gamle stilen" som er benyttet. I moderne verk om "Den spanske armada" vil man for eksempel se at dronningens tale datofestes til den 18. august, i motsetning til den 8. august som er brukt her. Av hensyn til kildene, og en korrekt gjengivelse av dem, benyttes derfor den gamle stilen på dato-henvisninger i denne artikkelen.

Den første trefningen mellom spanske og engelske flåtestyrker skjedde utenfor Plymouth i Sør-England den 21. juli. Så var det sammenstøt i Den engelske kanalen den 23., 24., og 25. juli. Den 29. juli stod slaget ved Gravelines som ligger mellom Ostende og Dunkirk, et sjøslag som er utbrodert i sine mest blodige detaljer av britiske historikere. I korthet kan man si at "Den spanske armada" ikke maktet å gjengjelde kanonadene fra de engelske "bredsidene", og de blev tvunget på flukt inn i Nordsjøen. Den 30. juli gikk spanjolene klar av de grunne bankene ved Zeeland, og dagen etter (den 31. juli) fikk den spanske flåten vinden i ryggen og seilte nordover.

Spanjolene var fremdeles en mektig trussel til tross for de sjømilitære nederlagene i Den engelske kanalen i slutten av juli. Det var bare et lite antall spanske skip som var senket, og flåten bestod ennå av omkring 120 skip og nærmere 30.000 mer eller mindre kampklare soldater og sjøfolk.

Den 1. august hadde den spanske flåtesjefen, Don Alonzo Perez de Guzman, omtalt som hertugen av Medina Sidonia, i virkeligheten ikke noe valg med hensyn til kursretning. Det blåste opp, og vinden kom fra SSV, noe som gjorde det helt umulig for hertugen av Medina Sidonia å kommandere sine styrker tilbake til Den engelske kanalen for eventuelt å gjøre et nytt invasjonsforsøk. Fra denne dag var "Armadaen" helt underlagt vær og vind i Nordsjøen.

Den 2. august seilte "Armadaen" mot nord-vest, fremdeles med engelske skip hakk i hæl. På denne dagen befant den spanske flåten seg omkring 55 grader nordlige bredde med kurs mot de nordligste skotske øyene, Orkneyøyene og Shetlandsøyene. Dagen etter, den 3. august, ga engelskmennene opp forfølgelsen, og for første gang på to uker hadde ikke det engelske sjøforsvaret lenger øyekontakt med "Den uovervinnelige armada".

Om morgenen den 3. august ga hertugen av Medina Sidonia den videre seilingsordren til sine underordnede fartøysjefer. Kursen skulle holdes mot NNØ til de nådde 61 1/2 breddegrad (som ligger lenger nord enn Sognefjorden i Norge). Deretter skulle de seile SSV ned til 58. breddegrad (vest for Hebridene) og derfra videre mot sydvest til 53. breddegrad for så å vende hjem til Spania.

En av vor tids historikere har stilt spørsmål om NNØ (nord-nord-øst) var den virkelige seilingsordren som ble gitt av hertugen av Medina Sidonia i Nordsjøen den 3. august 1588. John Richard Hale fastslår med rette i sin bok "The Story of the Great Armada" at en kurs mot NNØ ville ha ført "Den spanske armada" direkte til Norskekysten i stedet for til passasjen mellom Orkneyøyene og Fair Isle. Hale hevder derfor at oversettelsen av seilingsordren, som ble funnet på en galleon

Samtidigt engelsk spillekort, visende den spanske flådechef hertugen af Medina Sidonia og admiral Juan Martinez de Recalde. National Maritime Museum, Greenwich. Fra "Great Battle Fleets" af Oliver Warner, Norwich 1973.

som forliste i Irland, og som senere er gjengitt i trykte irske kilder, må ha vært gal. Hale mener at den korrekte kursordren som hertugen ga, var NNV (nord-nord-vest). John Richard Hale har imidlertid ikke blitt fulgt av de mer anerkjente "Armada-forskerne" Peter Padfield og Colin Martin/Geoffrey Parker, som i anledning 400-års markeringen av "Den spanske armada" i 1988 ga ut henholdsvis "Armada" og "The Spanish Armada" (begge gitt ut i Storbritannia). I begge disse sistnevnte verkene tas det for gitt at hertugen av Medina Sidonias kursordre virkelig var NNØ, altså rett mot Norge.

Men det er ikke bare historikere fra vår tid som har stilt spørsmål om hertugen av Medina Sidonias avgjørelser til sjøs. Flere av hans egne offiserer var svært uenige i hertugens ordre om å seile nord for Skottland og Irland for deretter å returnere til Spania. Skipssjefen ombord i levantineren "La Rata Santa Maria Encoronada", Don Alonso de Leyva, ville at hele "Armadaen" skulle seile til Norge for å restituere seg der. Men dette fikk aldri noen aksept hos hertugen av Medina Sidonia.

Hertugen av Medina Sidonia hadde de aller dårligste forutsetningene for å føre en sjøkrig. Før den spanske flåten seilte fra Corunna i juli, hadde han i det lengste forsøkt å bli fritatt for kommandoen. Det var ikke bare det at hertugen av Medina Sidonia ikke ville være øverstkommanderende for Philip IIs flåte, men han ville ikke være ombord i det hele tatt. Den øverste lederen for "Den uovervindelige armada" var nemlig ikke sjøvant, og var dessuten plaget av sjøsyke.

Om morgenen den 4. august ble tre store levantinere sett seilende østover. De spanske skipene stakk dybt i sjøen, og offiserene ombord måtte ha valgt å trosse hertugens ordre om å seile nordover. De tre skipene ble sist sett med kurs mot øst i håp om å kunne nå inn til Norskekysten (Mattingly, "The Defeat of the Spanish Armada", s. 328). Skvadronen av levantinere bestod av ti

større skip med et omfangsrikt artilleri ombord. Bare to skip fra den levantinske skvadronen kom tilbake til Spania. De fleste forliste i Irland. Det kan ha vært en av disse tre levantinerne som kom inn til Karmsundet i Norge, og *der ble frigitt av de regjerende herrer* (se utdraget fra den islandske annalen ovenfor).

Den spanske historikeren Felipe Fernandez-Armesto knytter også de tre levantinerne som seilte østover, til Norge i sitt verk "The Spanish Armada, The Experience of War in 1588" (Oxford 1988). Som underlag bruker Fernandez-Armesto en rapport som den engelske spionen William Asheby sendte fra Skottland til den engelske finansministeren lord William Cecil Burghley i 1589. Burghley var også sjef for den engelske spionasjen. I sin rapport beskriver Asheby strømmen av de spanske flyktningen som hadde kommet til Skottland etter at mange spanske skip forliste på ulike steder langs den irske kysten. Asheby nevner også "300 soldiers which were in Norway have arrived in Scotland". Fernandez-Armesto mener det er stor sannsynelighet for at disse 300 soldatene kom fra de levantinske skipene som seilte inn mot Norge den 4. august.

Man kan med stor sikkerhet si at den spanske flåten befant seg tett inntil Norskekysten fra den 5. august, noe som bekreftes av en rapport fra galeasen "Zuniga", som forøvrig kom velberget fram til Le Havre. Riktignok er det ikke mye ettertiden får vite fra "Zuniga", men Norskekysten skal ha vært innen synsvidde "på høyre side" (Peter Padfield, "Armada").

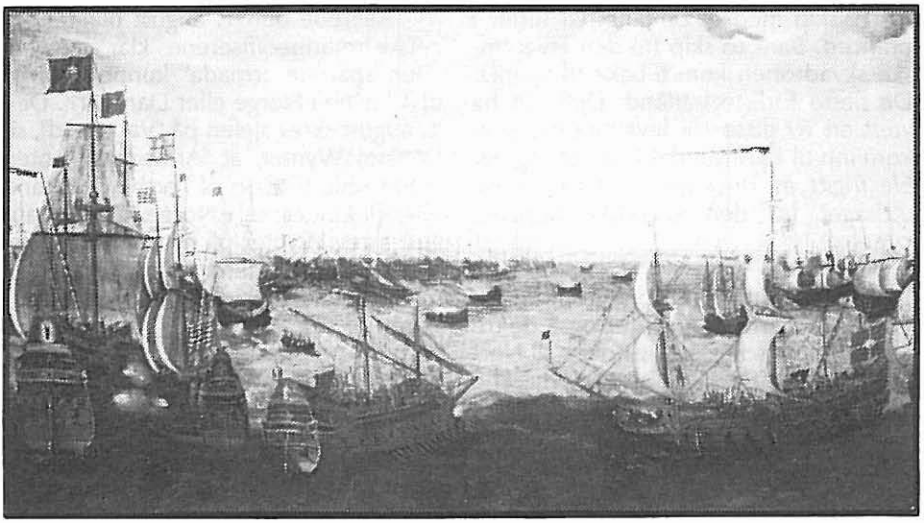
Allerede den 1. august blir de engelske marineoffiserene klar over at "Den spanske armada" kunne komme til å havne i Norge eller Danmark. Den 1. august skrev sjefen på "Vanguard", sir William Wynter, at "Armadaen" enten måtte seile til Firth of Forth i Skottland eller til Lindesnes i Norge. Den 6. august skrev Wynter på nytt til regjeringsrådet i London, denne gangen sammen med to andre skipssjefer, lord Henry Seymour og sir Henry Palmer. De mente at stormene hadde drevet den spanske flåten til Norges kyst. Vi lar kilderne fortelle:

..... 7. august 1588. I sjøen ombord i "The Arke". Den engelske flåtesjefen lord admiral Charles Howard skriver til den engelske statsministeren sir Francis Walsingham:

I den siste trefningen med fienden like ved Gravlines skjøt vi tre av deres skip i senk. Dessuten forliste fire spanske skip på land. Deretter forfulgte engelske skip Armadaen helt til den hadde passert de nordligste skotske øyene. Den spanske flåten har nå enten seilt nordenom Irland eller til Danmark. (Calendar of State Papers, Domestic Series of the reign of Elisabeth I, 1581-1590, s. 526, trykket i London 1865)

8. august 1588. I sjøen ombord i "The Revenge". Sir Francis Drake skriver til dronning Elisabeth I:

I admiralens fravær benytter jeg anledningen til å skrive til Dronningen. Forrige fredag forlot de engelske skipene den spanske flåten som da var så langt nord at den verken kunne nå inn til England eller Skottland. Armadaen vil sannsyneligvis seile til Danmark. (Sam-



Engelske orlogsskibe angriber den opankrede spanske flåde ved Calais den 28. juli 1588. I forgrunden er kampen i fuld gang på nært hold. I midten af billedet ses angribende brandere, godt hjulpet på vej af en stærk vind og et kraftigt tidevand. Brandere, lastet med krudt, beg og andre brandbare materialer, var det klassiske våben mod skibe i havn. Maleri på National Maritime Museum, Greenwich. Fra "The Armada" af Bryce Walker, Amsterdam 1981.

me kildehenvisning som ovenstående)

10. august 1588. I sjøen ombord i "The Revenge". Sir Francis Drake skriver til den engelske statsministeren sir Francis Walsingham:

Jeg antar at den spanske flåten enten vil seile til Norge eller Danmark. Det er flere årsaker til at jeg tror dette. For det første har spanske krigsfanger fortalt oss at hvert eneste skip i den spanske flåten har syke folk ombord. For det andre ødela vårt artilleri både seil, master og tauverk i den spanske flåten. For det tredje tvang vi dem til å kutte ankerkjettingene ved Calais slik at den spanske flåten mistet mange af sine ankre. I tillegg til alt dette vil stormen med en vestlig vindretning føre den spanske flåten dit (til Danmark eller Norge). Verken i Norge eller på de nordligste skotske øyene kan spanjolene proviantere. De kan ta med seg noen kuer eller dårligt kjøtt, noen geiter og høner, som likevel ikke vil være nok for dem. Det eneste man skal være oppmerksom på, er at den spanske flåten kan søke vennskap hos kongen av Danmark. Og skulle det være noen som kunne hjelpe dem, så måtte det være han, for det er en konge med en sterk flåte. Min mening er derfor at vi sender en dyktig embedsmann til Danmark for å forhandle med kongen der. Dersom spanjolene overvintrer i Øresund, håper jeg mange av dem vil forsøke å reise hjem landeveien. (State Papers relating to the de-

feat og The Spanish Armada, London, s. 97-100).

Disse tre rapportene fra de to mest innflytelsesrike offiserene i det engelske sjøforsvaret, flåtesjefen selv lord admiral Charles Howard og sjøhelten sir Francis Drake, førte til en umiddelbar reaksjon i den engelske statsadministrasjonen. Dagen etter Drakes siste rapport (10. august) fikk den engelske sendemannen Thomas Bodley ordre om å reise til Danmark. Instruksen som ble utarbeidet til Bodley, finnes i sin helhet i arkivene til British Museum i London (Catalogue of the manuscripts in The Cottonian Library, Nero B III, nr. 107). Det dreier sig om en gjengivelse og ikke den orginale instruksen. Gjengivelsen, som man må anta er en korrekt kopiering av den orginale instruksen, er på 106 linjer og i overkant av to håndskrevne sider. Den ble skrevet ned av antikvar sir Robert Bruce Cotton (1571-1631). Den egentlige forfatteren av instruksen må ha vært en av dronningens nærmeste rådgivere, sannsyneligvis statsminister Walsingham selv.

..... 11. august. London. Instruks for Thomas Bodley som er sendt av dronning Elisabeth I til kongen av Danmark:

.... *Har den spanske flåten seilt lenger østover, skal han* (Thomas Bodley) *begi seg til Danmark og der overlevere dronningens brev til kongen og formynderne, og be dem ikke hjelpe spanjolene. For å overbevise dem, skal han berette hvordan hertugen av Parma under skinn av en avtale prøvde å få dronningen til ikke å regne med invasjon. Ved dette krenket han den avdøde kongen av Danmarks ære (Frederik II døde i april 1588) ved å overtale han til å være mellommann. Bodley skal minne kongen og formynderne på den avdøde kongens tilbud om å personlig komme dronningen til hjelp dersom hun skulle bli angrepet.*

Innholdet i instruksen som ble utarbeidet til Bodley, kaster et viktig lys over et ikke altfor godt kjent stykke dansk-norsk historie. Når det gjelder Danmark-Norges stormaktspolitiske orientering, slås det klart fast hvor sympatien til Frederik II lå i oppgjøret mellom England og Spania. Kong Frederik II ville unnsetning dersom Spania skulle angripe. Denne uvanlig klare meldingen om dansk-norsk støtte til England er ikke så lett å forstå når man også vet at danske skip stadig ble oppbragt av engelske fribyttere. Dersom engelske kaprere ante mistanke om at danske skip førte last til Spania, anså engelskmennene dette som kontrabande (varer til en av de krigførende parter) og tok så beslag i de danske skipene. Men nå vet også ettertiden at kong Frederik II hadde et uvanlig høyt alkoholforbruk. Hans løfte om "personlig" støtte til dronning Elisabeth I kan derfor være et resultat av et øyeblikks overmot.

Thomas Bodley skulle også, i følge instruksen, fortelle det danske formynderstyret at hertugen av Parma (øverstkommanderende i Spanske Nederland) hadde en plan om en spansk sjømilitær invasjon på *an island lying uppon the coast of Norway called Flekeroe, near to a town called Otterness* slik at han (Parma) kunne stanse *hollendernes og andres reise gjennom Øresund*. Hadde hertugen av Parma alvorlige planer om å innta Flekkerøy ved "Otterness" (nåværende Odderøya ved Kristian-

sand), eller var dette ren engelsk propaganda for å få til en allianse mellom Danmark og England? Nå vet vi at Flekkerøy ved Kristiansand aldrig ble utsatt for noen spansk landgang i 1588. Likevel er det interessant sett med norske lokalhistoriske øyne at "Otterness" ble betraktet som en by i 1588. Som man vet, ble Kristiansand først grunnlagt av Christian IV først i 1641.

Da den engelske sendemannen Thomas Bodley ankom København, fikk det danske riksrådet, som styrte de to nasjonene Danmark og Norge på vegne av den mindreårige kong Christian IV, sine første nyheter fra sjøkrigen mellom England og Spania. Riksrådet reagerte raskt, og allerede den 15. august, bare fire dage etter at Bodleys instruks ble skrevet i London, effektuerte det danske riksrådet to brev til to sentrale personer i kongedømmet Danmark-Norge.

..... 15. august 1588. I København. Det danske riksrådet skriver til lensherren i Helsingborg, Steen Brahe:

Der er kommen sikre Efterretninger om, at den engelske og spanske Skibsarmada have været i Kamp, og at den engelske har beholdt Overhaand og drevet den spanske Armada ind i Nordsjøen, hvor spanske skibe ere sete omtrent mellem Emden og Bremen. Da de jo kunne komme nærmere og nærmere, maa der passes godt paa, at de ikke uformodet eller uden Kongens vilje søger hans Lande og Havne .....

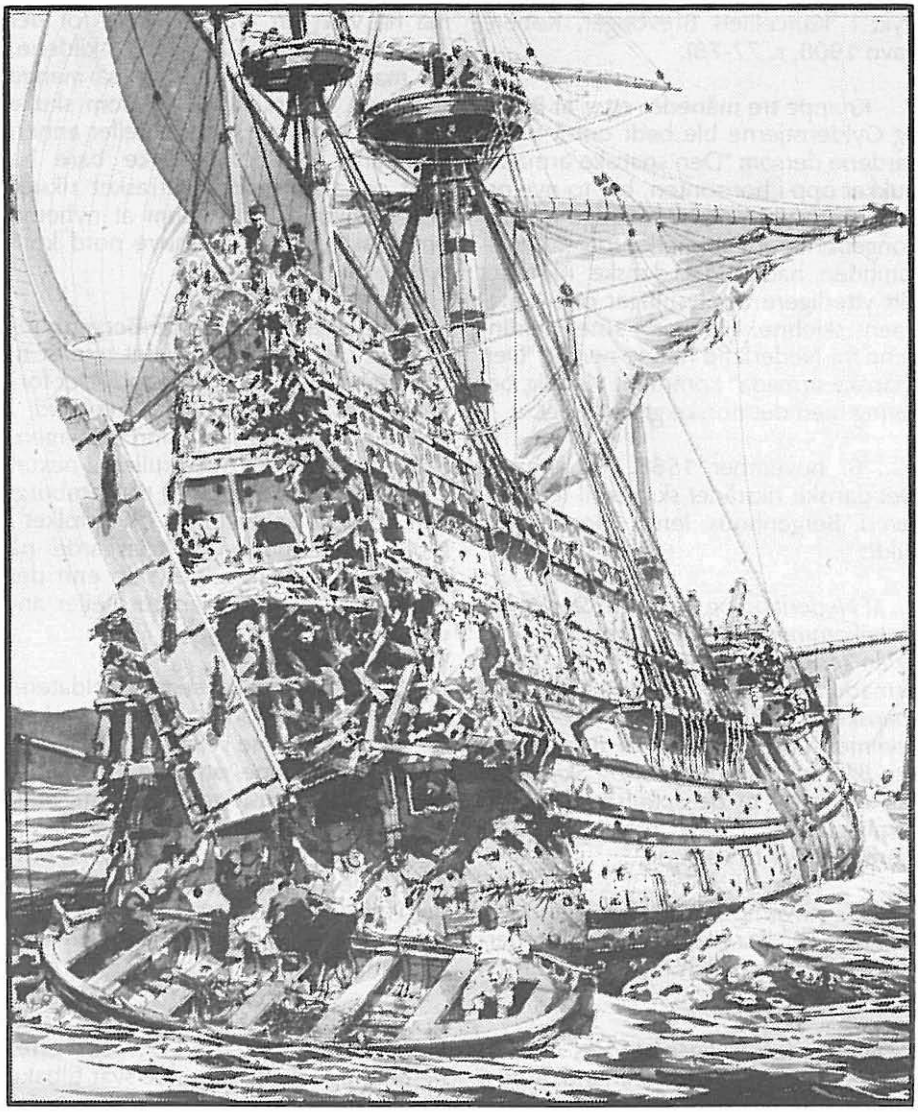
..... 15. august 1588. I København. Det danske riksrådet skriver til statholderen i Norge, Axel Gyldenstjerne:

Hold Vagt alle Vegne i Norge, særlig ved de bedste og fornemste Havne, for at der ikke uformodet skal blive gjort Overfald på Kongens Undersaatter ...

Man kan trekke en klar linje fra dem forutseende sir Francis Drakes observasjoner i Nordsjøen den 10. august og hans tanker om at "Den spanske armada" kunne komme til å søke nødhavn i Danmark-Norge til det danske riksrådets to brev til Gyldenstjerne og Brahe. Drake ba statsministeren sende en dyktig diplomat til Danmark, og Bodley ble sendt umiddelbart. Bodleys reise fra Margate, som ligger seks-syv mil nord for Dover, til København, må ha vært helt problemfri. Bodleys meldinger til det danske riksrådet følges så opp med de to advarslene til Gyldenstjerne og Brahe den 14. august.

Men det ligger ingen aggressiv holdning overfor "Den spanske armada" i de to ordrene til Gyldenstjerne i Norge og Brahe i Helsingborg. Begge to fikk ordre om å holde vakt, og "ved den yderste Bavne mod Søen skal han sætte en paalidelig Karl til at have Opsigt med Vagten, men en, som har forstand paa en Skibsflaade og paa hvad Skibe der kommer. saa der ikke sker noget letfærdigt".

Selvsagt skulle lensherrene langs kysten forsvare kongedømmet Danmark-Norge mot eventuelle spanske anpripere. Men riksrådet gjorde det også klart at ingen måtte legge hindringer i veien for spanjolerne dersom *de vil sende en Baad fra sig for at tale med nogen eller i andre umistenkelige Ærinder, hvis de have noget venligt at andrage* .... (De to brevene som ble sendt til Brahe og Gyldenstjerne er



Stort skib fra den spanske Armada efter kampen med den engelske flåde. Besætningsmedlemmer er ifærd med at udbedre skaderne. Ved hjælp af blokke og taljer forsøges roret bakset på plads. For at stabilisere roret under isætningen har man fastgjort en kanon langs rorkanten. Tegning udført af Richard Schlecht. Fra "The Armada" af Bryce Walker, Amsterdam 1981.

trykt i "Kancelliets Brevbøger, København 1908, s. 77-78).

Knappe tre måneder etter at Brahe og Gyldenstjerne ble bedt om å tenne vardene dersom "Den spanske armada" dukket opp i horisonten, blir to nye ordrer sendt til to andre mektige menn i kongedømmet Danmark-Norge. I mellomtiden hadde det danske riksrådet fått ytterligere opplysninger om Armadaens skjebne. I følge de siste meldingene fra Nederland hadde nemlig "Den spanske armada" kommet i virkelig berøring med det norske grunnfjellet.

..... 6. november 1588. København. Det danske riksrådet skriver til lensherren i Bergenhuus len i Norge, Nils Bildt:

.... af Nederland og fra andre Steder have bekommet Tidinge, at nu nogle Uger siden forleden et skib af den spanske Armade, paa Orlog udrustet og med spanske Krigsfolk besat, skal være indkommen udi en Havn udi Bergenhuus Len ikke langt fra Bergen, og Skipperen saa og nogle af de spaniske Krigsfolk, som paa Skibet have været, at skulle være seet der til Bergen .....

..... 6. november 1588. København. Det danske riksrådet skriver til lensherren i Trondhjems len i Norge, Christen Friis:

.... vi giv eder venligen at vide, at os er Tidinge tilkommen af Nederland, at fem Orlogsskibe af den spanske Armade skulle være indkomne eller strandet norden Trondhjem ....

Meldingen fra Nederland om at spanske skip hadde kommet til Norge, må ha vært en kraftig vekker for det danske riksrådet. Går man til kildene, ser man at det er snakk om så mange som seks spanske krigsskip som skulle ha nådd Norskekysten i en eller annen forfatning. Det kunne ikke bare ha vært omfanget som overrasket riksrådet, men også det faktum at nyheten om at skipsforlis i det høye nord kom sydfra, fra Nederland.

Brevet til Nils Bildt på Bergenhuus er mest utfyllende. Riksrådet referer til hva de har hørt fra Nederland. Det fortelles om indre uenighet ombord i Armada-skipet som kom inn til Bergen. Skipperen, meldes det, skulle ha nektet å seile soldatene ombord til Hamburg. De spanske soldatene ("Krigsfolket") skulle imidlertid ha seilt avgårde på egenhånd med et annet skip enn det de ankom med "til Hamburg eller andensteds".

Man kan tenke seg at soldatene ombord hadde gjort en slags mytteri etter den strabasiøse seilasen over Nordsjøen. Forholdene ombord i Armadaens skip var så usle med sykdom, matmangel og beinhard disiplin. Man vet også at det var tyske leiesoldater ombord i de spanske skipene, og da kan det være naturlig å tro at de tyske soldatene heller ville reise hjemover enn til Spania.

I Rigsarkivet i København har artikkelforfatteren undersøkt om lensherrene Bildt og Friis sendte noe svar tilbake til riksrådet. Bekreftet de nyheten fra Nederland? Sendte de sine personlige rapporter tilbake til hoffet i København og meldte fra om spanske forlis i den norske skjærgården? De kan ha gjort det, og arkivmaterialet kan ha blitt bor-

te i løpet av de siste 400 årene. Men Bildt og Friis kan også ha mottatt brevene fra riksrådet med den største forundring og uvitenhet. "Den spanske armada" kan ha vært både i Bergenhuus len og Trondhjem len uten at de danske embedsmennene i Norge noengang fikk beskjed om hva som skjedde i deres eget myndighetsområde. I alle fall så er ikke eventuelle norske rapporter å oppdrive i Rigsarkivet i København. Forøvrig finnes de to brevene i trykt form i boken "Norske Rigsregistranter III 1588-1602", s. 17-19.

Man vet av et brev av 12. november 1588 at den danske kansleren Nikolas Kaas stilte seg kritisk til meldingen som kom fra kontinentet, og som berettet om spanske forlis i Norge. Påstanden om at spanske soldater hadde havnet i Bergen og ville tilbake til Hamburg, får imidlertid styrket sin sannhetsgehalt når man kobler den sammen med en spansk kilde som Colin Martin og Geoffrey Parker har referert i "The Spanish Armada" (Great Britain, 1988), Forfatterne henviser til 32 overlevende soldater og deres kvinner fra *the ship of the married men*. Skipet hadde blit til vrak i Norge, men flyktningene hadde havnet i Hamburg. Forøvrig kan det i tillegg nevnes at spanske sjøfolk ikke hadde som vane å bringe med seg sine ektefeller på tokt, noe som i følge marinarkeologen Paula Martin var et særtysk fenomen.

.... 12. november 1588. København. Den danske kansleren Nikolas Kaas skriver til den engelske utsendingen Daniel Rodgers:

.... *et skip fra den spanske flåten har blitt drevet av storm mot Bergen, Norges viktigste kjøpstad. Sjøfolkene og krigsfolkene ombord mangler mat og måtte spise hestekjøtt. Det fortelles også at fem skip ble drevet mot Nidaros kyst, men siden ryktet kommer fra Belgia, er det kanske ikke til å stole på enda det stammer fra folk ombord.* (Originalen er skrevet på latin. Oversettelsen til moderne norsk er gjort av Ferdinand Neshagen ved Norsk Kjeldeskriftsinstitutt, Oslo).

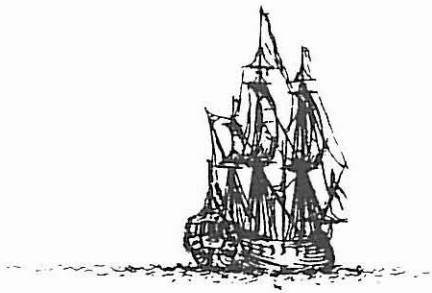
Brevet av 12. november er det femte og siste originaldokumentet som finnes i Rigsarkivet i København (Vej. Arkivreg. XI, Tyske Kancelli II, s. 200/201 pk. 1), og som viser de dansknorske tilknytningspunktene til "Den spanske armada". Utgangspunket til brevet til Daniels Rodgers er det samme som brevene til lensherrene Bildt og Friis i Norge, nemlig meldingen som det danske riksrådet mottok fra Nederland. Den engelske utsendingen Daniel Rodgers var en kollega av Thomas Bodley. Rodgers ble sendt til København tidligere på året i 1588 på vegne av dronning Elisabeth I blant annet for å gi det danske riksrådet og den farløse kong Christian IV den engelske dronningens kondolanser etter kong Frederik IIs død i april. I midten av august dukket så Bodley opp med det spesifikke oppdrag å forhindre at Danmark ga støtte til de slagne spanjolene.

Det var forøvrig ingen uvesentlig størrelse dronning Elisabeth I sendte til København 11. august 1588. Sir Thomas Bodley (1545-1613) var en høyt ansett vitenskapsmann og statsmann og en ofte benyttet diplomat i dronningens tjeneste. De siste årene av sitt liv brukte Bodley til å utvide universitetsbiblioteket i Oxford, det verdensbe-

rømte "Bodleian Library".

"Den spanske armada" bestod av tilsammen 130 skip med nærmere 30.000 soldater og sjøfolk. De var bare 67 skip som kom tilbake til Spania, og blant dem var flaggskipet "San Martin" med hertugen af Medina Sidonia ombord. Mer enn 20 skip forliste langs Irlands kyst, og det må regnes som sikkert at et ukjendt antall spanske skip forliste langs Norskekysten, Værobservasjoner fra den danske 1500-talls astronomen Tycho Brahe og journaler fra spanske og engelske skip bekrefter at det blåste opp en syd-vestlig storm den 5. august 1588 mens "Den spanske armada" befant seg like utenfor Norskekysten.

På 1970-tallet klarte den britiske marinarkeologen Colin Martin å lokalisere vraket til "El Gran Grifon" som forliste ved Fair Isle, og det ble gjort omfattende marinarkeologiske utgravninger. Colin Martin støttet seg blant annet til sagn historier på folkemunne i sine undersøkelser. Kansje en også her i landet må ty til folkloristikken for å lokalisere skipene fra "Den spanske armada" som ble til vrak langs Norges kyst.



Da STORA KRONAN eksploderede!!!

Ole Lisberg Jensen

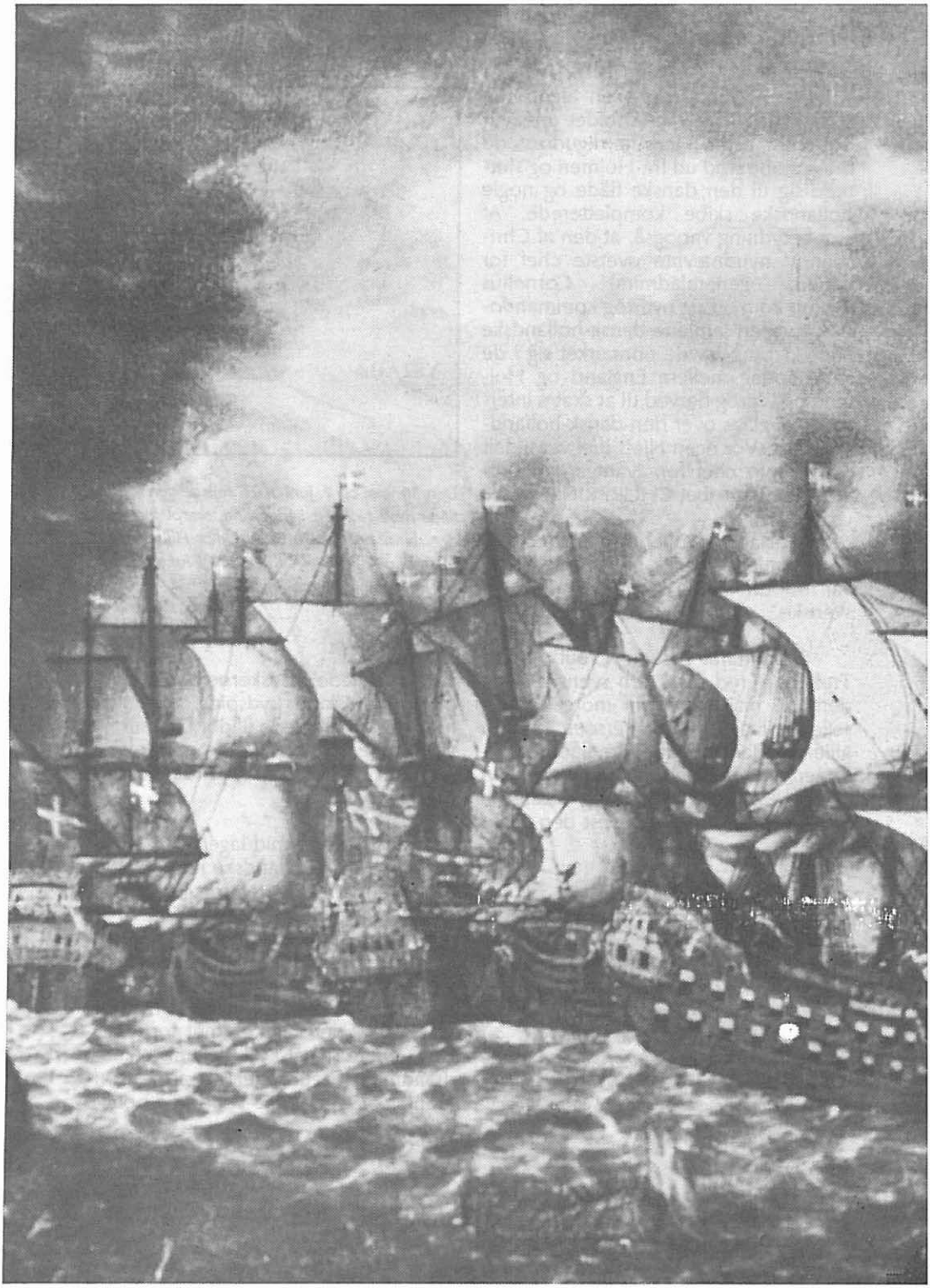
Den skånske Krig fra 1676-79 drejede sig stort set om herredømmet over Østersøen, hvor Sverige i løbet af 1600-årene havde skabt sig en betydelig dominans ved erobringen af Estland, Livland, Forpommeren og Bremen. For at holde dette vidtstrakte vælde samlet havde Sverige behov for en stærk sømagt og stod derved i modsætning til Danmark og de magter, der ønskede fri adgang til Østersøen. På denne tid var det hollænderne, der havde store handelsinteresser i området og derfor støttede Danmark.

Ved begyndelsen af Skånske krig havde derfor begge parter udrustet anseelige flådestyrker. I begyndelsen af maj 1676 var svenskerne sejlklare med en flåde på ikke mindre end 60 enheder, bestående af 32 orlogsskibe, 8 koffardiskibe, 8 brandere og 11 mindre hjælpeskibe, fordelt på 4 eskadrer. Flådens chef var rigsadmiral Lorentz Creutz ombord i det største skib KRONAN, populært kaldt STORA KRONAN, et imponerende tredækket skib på 126 kanoner og 840 mands besætning.

I Danmark havde man den fordel frem for svenskerne, at det var muligt at udruste flåden en god måned tidligere end svenskerne på grund af det mildere klima i København, hvor kulde, is og sne sjældent var afgørende for arbejdstakten. Allerede i midten af april kunne vor kendte søhelt Niels Juel sejle ind i Østersøen med en dansk eskadre og gå i land på Gotland, som han underlagde sig uden modstand fra indbyggerne på kun 2 dage. Derefter kunne Niels Juel sejle tilbage til Bornholm, hvor han lå med flåden og ventede på forstærkninger.

Den 25. maj observerede Niels Juel den store svenske orlogsflåde komme fra nordøst og da han ikke havde i sinde at optage kampen mod overmagten, sejlede han sydpå mod Rügen, forfulgt af svenskerne. De to flåder sejlede tæt på hinanden og det kom til en del skudveksling, dog uden væsentlig virkning. Nærheden til Rügen tvang flåderne at vende og stå nordpå. Om morgenen den 26. maj lænsede de danske skibe op igennem Øresund og de svenske forfølgere vendte om og samlede sig på Trelleborg red. Denne, sæsonens første føling, havde ikke givet direkte resultater og den svenske rigsadmiral var særdeles utilfreds med sine skibschefers utilbøjelighed til at kæmpe.

I ledelsen for den svenske flåde var der udbredt utilfredshed med rigsadmiral Lorentz Creutz, der hverken var uddannet søofficer eller soldat, men alene havde fået overkommandoen over flåden i kraft af hans evner som administrator. Han havde formået at bringe flåden i god stand, samtidig med at han med egne midler havde gjort det muligt for kong Carl XI at udruste flåden. Lorentz Creutz tilhørte en meget velhavende adelsslægt med store ejendomme i Finland.

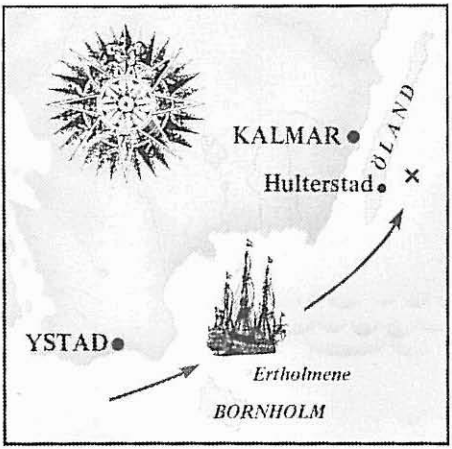


Den 27. maj skete en afgørende forskydning i styrkeforholdet mellem de to sømagter. Flere færdigudrustede orlogsskibe stod ud fra Holmen og sluttede sig til den danske flåde og nogle hollandske skibe kompletterede. Af stor betydning var også, at den af Christian V nyudnævnte øverste chef for flåden, generaladmiral Cornelius Tromp kom ud og overtog kommandoen over den samlede dansk-hollandske flåde. Tromp havde udmærket sig i de store søslag mellem England og Holland og bidrog derved til at skabe international glans over den dansk-hollandske flåde. Vor egen Niels Juel var tildelt rollen som chef for avantgarden ombord i orlogsskibet CHURPRINSEN.

I et slag var rollerne ombyttede og den samlede dansk-hollandske flåde var nu en smule stærkere end den svenske.

Rigsadmiral Lorentz Creutz forlod Trelleborg red med den svenske flåde den 30. maj 1676 om morgenen og sejlede tilbage ind i Østersøen, og den allierede dansk-hollandske flåde var ikke sen til at optage forfølgelsen. Vinden var sydøstlig den 31. maj og blæste op til halv storm fra vestsydvest den 1. juni.

På de foregående sider gengives søslaget ved Øland den 1. juni 1676. Billedet er malet af Claus Møinichen i 1680erne og hænger på Frederiksborg Slot. Slagets forløb er komprimeret på billedet, således at forskellige hændelser, der fandt sted på forskellige tidspunkter, vises samtidigt. Til venstre STORA KRONANs eksplosion og til højre kampen med det andet svenske admiralskib SVÄRDET.



Den 30. maj og 1. juni 1676 sejlede den svenske flåde mod Nordøst i frisk vind, skarpt forfulgt af den dansk-hollandske flåde. Udfor Hulterstad på Øland sprang STORA KRONAN i luften, hvilket var indledningen til søslaget.

Da sejlede svenskerne nordover og passerede Ølands sydspids, skarpt forfulgt af den allierede flåde. Det må have været en overvældende oplevelse at se over 100 store sejlskibe i samlet trop stå nordover.

Kl. 11 om formiddagen den 1. juni var den dansk-hollandske flåde nået så nær svenskerne, at et regulært søslag var uundgåeligt.

Den svenske admiral Claes Uggla, der ledte den svenske første eskadre, skød et signalskud for at kalde nogle af sine skibe, der var kommet forud, tilbage. Dette signalskud blev mistolket af rigsadmiral Creutz, der var af den formening at Uggla ville vende og optage

kampen, hvorfor han også befalede vending for hele den svenske flåde, hvilket var en vanskelig opgave i den kraftige blæst. Uden at stryge visse sejl var det en højst risikabel manøvre.

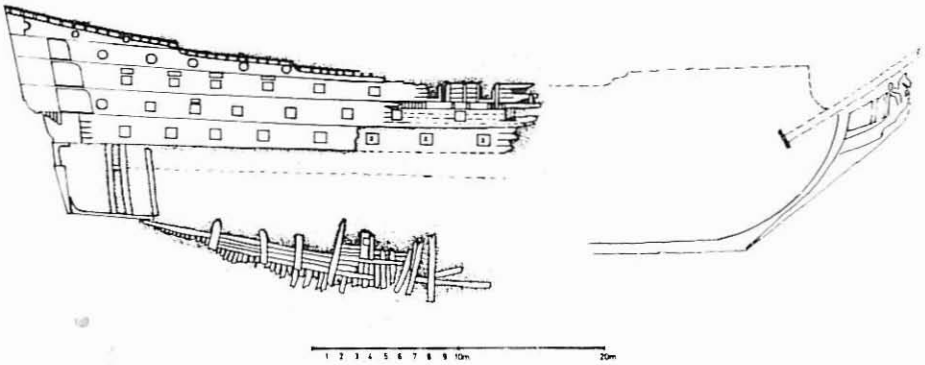
En af de reddede officerer har med egne ord skildret katastrofens forløb i sekunderne efter, at det store skib begyndte at krænge over:

I detsamma lopp jag till stormärsefallet och ville låta löpa stora märsseglet. Medan jag arbetade härmed kom kaptenen, Torsken, och ropade "Lov, lov i Jesu namn!" I detsamme kom en gruvlig hård ilning, att skeppet föll helt neder, platt på ena sidan, så att seglen och masterna lågo längs vattnet och skeppet sank strax neder och syntes intet mera uppå än platta sidan om styrbord. Då sprang skeppet mitt uppå, som jeg presumerar, i stora skafferiet, där två stora karduskistor stodo. Och folket som på samma sida om styrbord hade sig församlat, sprungo upp i vädret, som andra vett berätta, ty jag var då redan i sjön och visste icke när skeppet sprang. Och när jag åter kom upp med huvudet ut ur sjön, såg jag alls intet av skeppet mera än litet av styrbordslanternan på campanen".

I en vidnesrapport fra en af de overlevende får man udsagn om officerernes direkte bestyrtelse og betænkeligheder, da de hørte admiral Creutz afgive ordre om flådens vending uden først at mindske sejl.

I vendingen blev det store ranke orlogsskib KRONAN helt enkelt blæst omkuld af den kraftige sydvestlige stormvind. Stabiliteten var sat ud af spil ved det kolossale pres på sejlene, og skibet lagde sig på bagbordsside med masterne i vandet. Skibet begyndte straks at synke, og kort efter antændtes krudtkammeret, og de ulykkelige, der havde samlet sig udenpå KRONANS styrbordsside, sprang bogstaveligt talt i luften, da et mægtigt hul i styrbords side blev revet op af eksplosionen. Trykket var så stærkt, at en sømand ved navn Anders Sparrman blev slynget op i luften i en stor bue og havnede i et af de andre skibes sejl. Som et mirakel overlevede han luftturen. Af 840 blev kun 40 reddet. De lå i vandet i seks ti-

Portræt af Niels Juel, der i slaget ved Øland havde kommandoen over avantgarden, medens hele den dansk-hollandske flåde var under ledelse af General-Admiral Cornelis Tromp. Maleri på Frederiksborg Slot.



Ved eksplosionen blev styrbordsside revet op. Ca. 40 meter af skibets agter bagbordsside ligger fladt på bunden på 26 meters dyb. Her ses en sammenfattende gengivelse af vraget. Fra Kalmar Län 1991. Årsbok.

mer og holdt sig flydende på vragdelene, inden de blev reddet af en båd fra Øland.

Katastrofen, der skete før det egentlige søslag var begyndt, må have været nedslående for svenskernes kampmoral og modsat opstemmende for de dansk-hollandske besætninger.

Kampen blev hård med skarpe kanondueller mellem skibene. Admiral Claes Ugglas skib SVÄRDET blev totalt besejret efter halvanden times heroisk kamp og sprang til slut i luften, hvorved 600 mand omkom. Den svenske flåde blev efter tabet af 3 andre skibe og forlis af regalskibet ÄPPLET sat stærkt tilbage resten af året og kunne derved ikke hindre en dansk landgang i Skåne.

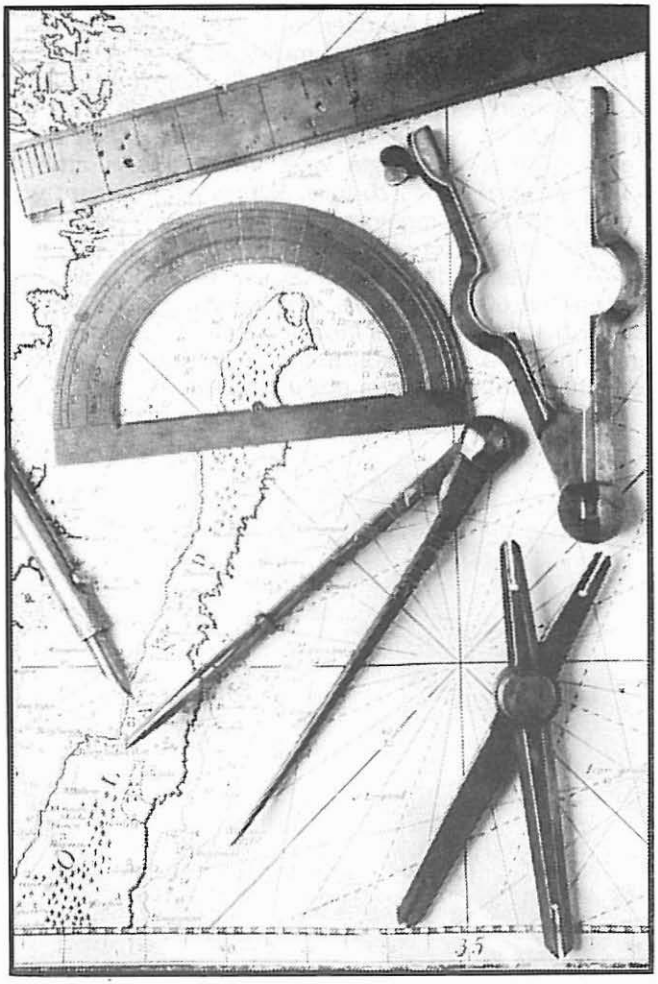
VRAGET.

Den berømte svenske marinarkæolog Anders Franzén, der fandt vraget af regalskibet VASA på bunden af Stockholms strøm efter mange års systematisk eftersøgning, opnåede igen det utrolige at finde vraget af STORA KRONAN i 1980. Det lå på 26 meter vand, 4 sømil øst for Hulterstad kirke på det sydlige Øland. Vraget var helt nedbrudt, men lå vel synligt på sandbund og indeholdt et væld af fund. Både kvalitet og kvantitet var enestående, og man kan uden videre betegne vraget som verdens rigeste og bedst bevarede samlede genstandsfund fra 1600-tallet.

Igen har Østersøens betingelser været gunstige for bevaringen af et skibsvrag. De mange træskulpturer har været beskyttet af sand og er næsten uden slitage. Også de mange kanoner - 36 ialt, er en overvældende samling historiske pjecer, hvoraf flere er danske og sikkert stammer fra svenskernes krigsbytte i slaget ved Femern i 1644. Skibet havde ialt 126 kanoner, men ved dykning med dykkerklokke i årene efter Skånske Krig fiskede man mange af de attraktive bronzekanoner op.

Ser man på orlogsskibet KRONANs konstruktion, kan man atter finde svensk-danske relationer, idet skibbyggeren var velkendt også i Danmark. Skibet var bygget af Francis Sheldon, en indkaldt engelsk ekspert, og løb af stabelen i Stockholm 1668. På grund af pengemangel blev skibet først udrustet i 1672. Skibets længde overalt var ca. 60 meter og bredden var 13 meter. Højden på stormasten var næsten 60 meter. Det var det eneste skib i den svenske flåde som på den tid havde 3 batteridæk, hvor de tungeste 36 pundige kanoner stod på nederste dæk, 24 pundige på mellemdækket og 12 pundige på øverste dæk. (Kanonernes størrelse beregnes efter vægten på den kugle, de kan skyde med). Den sammenlagte vægt af KRONANs artilleri var 220 tons. Skibets deplacement var omregnet på ikke mindre end 2140 tons, hvilket gjorde det til et af samtidens største skibe. Til sammenligning var VASAs deplacement på 1300 tons og dets bestykning på 72 kanoner. Skibets konstruktør Francis Sheldon, forlod efter nogle år Sverige og gik i dansk

Der er fundet 36 bronzekanoner på vraget, hvoraf flere er danske, sandsynligvis stammende fra slaget ved Femern i 1644, hvor svenskerne erobrede 10 danske skibe.



På vraget af STORA KRONAN er fundet et stort antal små genstande fra dagliglivet ombord. F. eks. ses her navigationshjælpemidler: Passer, lineal og vinkelmåler.

tjeneste, hvor han byggede for flåden i årene fra 1686 til 1690. I Orlogsmuseet findes f.eks. 2 meget smukke skibsmodeller, bygget af Francis Sheldon.

Undersøgelserne af vraget af STORA KRONAN har været noget af et eventyr og der er blevet dykket på positionen i snart 10 år. Da vraget ligger på åbent vand, er det ikke lige let at komme til på grund af vejr og vind. Kalmar Läns Museum er hovedansvarlig for undersøgelserne, hvor udenlandske marinarkæologer også har deltaget gennem årene.

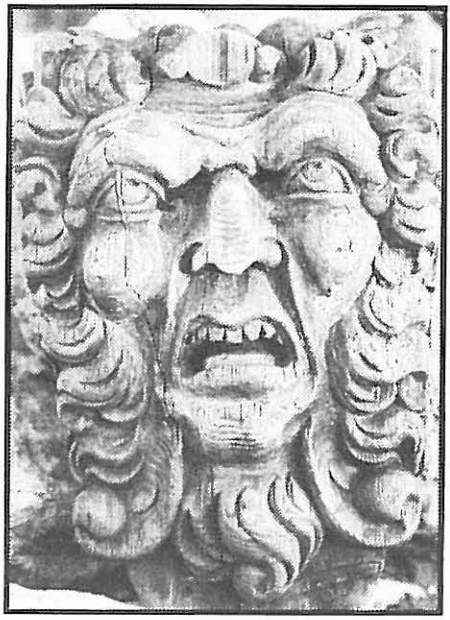
Vragrester er spredt over en 1 km2 stort undervandsareal, men et kærne-

Mange guldmønter hører til de rige fund. Her ses en sjælden gulddukat fra Karl IX's regeringstid 1604-11.

område omfatter 50x40 meter. I det klare vand med lys sandbund og til tider 30 meters sigt i horisontal led har STORA KRONAN været et godt objekt at arbejde på, selvom det relativt store dyb - 26 meter, kun gør det muligt at dykke 2x30 minutter for en let dykker per dag. Udgravningsarbejdet er blevet gennemført bl.a. ved hjælp af sugning med mammutpumper, hvor små fund og løst materiale bliver sendt op til overfladen, hvor arkæologerne sorterer vigtige genstande fra vand og slam. Større fund bliver først fotograferet og målt ind på fundpladsen før en forsigtig løsgørelse fra underlaget og bjergning finder sted. Dykkertelefon og videoudstyr er standartudrustning.

Fundene fra STORA KRONAN er i særklasse. I skibets agter er der fundet 255 guldmønter, hvilket er den største skat i et svensk vragfund. De er alle fundet i sekundært leje ved kølsvinet. En af mønterne er en dukat, præget af Karl IX, hvilken kun var kendt i et eksemplar tidligere. Mønterne kommer fra fjerne lande. Hovedparten er fra det centrale Europa og flere er prægede i Syrien, Tyrkiet og Egypten.

De mange træskulpturer fra skibets udsmykning er velbevarede takket være Østersøens beskyttende vande. Det lave saltindhold, fraværet af pæleormen og den beskyttede placering under vragdelene har efterladt skulpturer



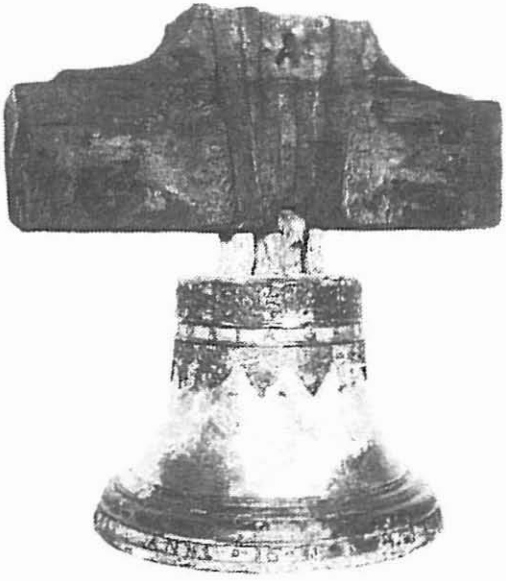
Det rigt udsmykkede skib har været dekoreret med mange træskulpturer, der er bevaret i et stort antal. Her et menneskeansigt, der øjensynlig symboliserer, frygt.

i en ekstrem god bevaringstilstand. Man har særligt bjærget mange træskulpturer fra agterkastellet, der var udformet i en svulstig barokstil med rækker af fantasifigurer, arkantusornamenter og blomsterranker.

Da den største sammenhængende del af vraget, er skibets bagbordsside, de ca. 40 meter i agtern, der ligger fladt på havbunden med indersiden opad, er der muligheder for at gøre fund af velbevarede skulpturer under dette vragkompleks.

Udseendet på STORA KRONANs agterkastel kan man iøvrigt studere på Frederiksborgmuseet, hvor den pragtfulde slagscene, malet af Claus Møinichen i 1686, giver et detaljeret billede af det eksploderende KRONAN, der udgør billedets centralmotiv (se side 16-17). Skibets bygmester Francis Sheldon var i 1686 ankommet til Danmark og man har formodet, at Møinichen af ham, har fået oplysninger om skibets udseende.

En fundgruppe som man håber på at få resourcer til at behandle senere, er de mange skeletrester. Af den 850 mands store besætning flød 180 iland og blev begravet i Hulterstad og Stenåsa sogne, og man kan regne med at finde et stort antal menneskeknogler i vraget, hvor ca. 600 personer bør være druknet. Hidtil er knogler fra 80-100 individer blevet bjærget. Ved en analyse af et så stort materiale af mandlige individer, indenfor en afgrænset alder fra en bestemt tid, vil der være muligheder for interessante analyseresultater.



STORA KRONANs skibsklokke med teksten: HOLMIAE ME FUNDEBA JOHAN MEJER ANNO 1670. Oversat: Støbt af Johan Mejer i Stockholm 1670. Bronzeklokken vejer 42,8 kg.

Vraget af STORA KRONAN er langt fra færdigundersøgt. Begrænsningerne i teknisk og økonomisk henseende giver sikkert lejlighed til at fortsætte i endnu en 10-års periode med den nuværende indsats. Måske kan den rivende tekniske udvikling på dykkeriområdet være med til at lette de kommende års arbejde på KRONAN. Vraget og arbejdet dermed har strakt sig over en periode, hvor såvel dykkertelefon som undervandsvideo er blevet udviklet og har forbedret både sikkerheden under vandet og muligheden for at dokumentere vraget eksakt. Sigtbarheden ved vragpladsen, hvor STORA KRONAN ligger, er ekstrem god og en dykkertur på vraget er efter sigende en oplevelse for livet.

Orlogsmuseet har fået mulighed for at vise en udstilling om STORA KRONAN, produceret af Kalmar Läns Museum med økonomisk støtte fra dansk-svenske kulturfonde. Udstillingen er formet som en vandreudstilling, der tidligere er blevet vist i de øvrige nordiske hovedstæder og på et antal steder i Nordamerika. Udstillingen står på Orlogsmuseet frem til den 5. juli 1992.

Litteraturliste.

Lars Einarsson: Kronanundersökningarna 10 år. Kalmar Län 1991 Årsbok för kulturhistoria och hembygds vård. Årgang 76, s. 69-101.

Lars Einarsson: Kronanprojektet: Årsrapporter. Kalmar Läns Museum 1984-91.

J.H.P. Barfod: Orlogsflåden på Niels Juels Tid. Marinehistorisk Selskab, Skrift nr. 7. København 1963.

Niels Probst: Skånske Krigs Orlogsskibe. Maritim Kontakt nr. 12, s. 17-57. København 1988.

H.C. Garde: Efterretninger om den danske og norske Sømagt. Første bind, s. 193-202. København 1832. Indeholder bl.a. General-Admiral Tromps rapport fra søslaget.

Hvor intet andet er nævnt, er illustrationerne hentet fra værket "Regalskeppet Stora Kronan". Björn Axel Johansson (red.), Höganäs 1985.

Boganmeldelse:

Sejlads under krigen 1939-45.

158 sider, mange fotos. Kr. 198. Udgivet af Kontaktudvalget for dansk maritim historie- og samfundsforskning. I kommission hos Nyboder Boghandel.

Skibsfører Erik Rasmussen fra Marstal var styrmand i S/S "Viola", tilhørende Dampskibsselskabet Torm, da han et par dage efter den 9. april 1940 besluttede at skrive dagbog. Den konsekvente gennemførelse heraf kom til at glæde familien og vil nu glæde mange læsere med interesse for dansk skibshistorie og maritim folklore. Enkelte overlevende vil måske glæde sig mindre, for Erik Rasmussen er temmelig åbenhjertig i omtale og karakteristik af de mennesker, han sejlede sammen med og som han måtte omgås under havneophold. De er blevet til et stort persongalleri.

De regelmæssige, detaljerede optegnelser danner sammen med bevarede breve grundlag for bogen, der er redigeret af Jørgen H. Barfod og Jens Lorentzen.

Før tyskernes invasion af Danmark og vor handelsflådes deling i en udeflåde og en hjemmeflåde introduceres læseren i kulfarten fra England til Danmark. "Viola" var dog på rejse fra Vestafrika til Middelhavet, da krigen nåede Danmark. Erik Rasmussen fabrikerede et falsk telegram, som resulterede i, at skibet ikke søgte til neutral havn, men anløb Gibraltar.

Desværre blev "Viola" overladt til franskmændenes disposition, og da disse trak sig ud af krigen, blev konsekvensen, at besætningen på den lille damper tilbragte de følgende halvandet år i Senegal, Marokko og Algier udsat for myndighedernes vilkårlighed, varme, fluer, moskitos og sygdomme og for et konstant bombardement - ikke af krudt og kugler - men af instrukser og kontraordrer, forvirrende rygter og modsigende nyheder fra radio, månedgamle aviser, lokale embedsmænd og "kabysbestik".

Værst var lediggangen, som nogle bekæmpede med flugtforsøg eller rustbankning, andre med druk.

De sidste krigsår sejlede forfatteren som styrmand i et af hjemmeskibene, Torms S/S "Alice". Han giver en fortrinlig karakteristik af aktiviteten i de små kulfyrede, som under konstant fare for minesprængning slæbte brunkul fra jyske til sjællandske havne og hentede kul, koks eller "smuld" fra nordtyske havne, hvor bomberne ofte faldt tæt på. Dette afsnit har også pikante detaljer om bl.a. kortspil, tuskhandel og smugleri med sober åbenhjertighed og forfriskende humor.

Kaj Lund

Mere om SLAGET I KØGE BUGT.

Mogens Hærning

Mit lille indlæg om slagets forløb har vakt nogen modsigelse, hvad vel også var at forvente, selvom der jo ikke var tale om nogen doktorafhandling. Da det var tiltænkt et lille foreningsblad med begrænset sidetal, havde jeg bestræbt mig for at gøre det så kort som muligt, - måske skulle jeg have bredt mig noget mere.

Jeg må med skam bekende, at såvel Jørgen H. Barfods store redegørelse i Historisk Tidsskrift 1980 som Ib Gram-Jensens essay i Tidsskrift for Søvæsen 1987 var mig ubekendt, da jeg skrev. Denne forsømmelse har jeg nu oprettet, men dette har egentlig ikke ændret stort ved mit syn på sagen. Jørgen H. Barfod og jeg er, - som Jørgen Barfod selv skriver - ikke så langt fra hinanden, men Gram-Jensen og jeg bliver næppe enige. Gram-Jensen bebrejder mig, at jeg, efter at have fremhævet at kildematerialet langtfra er fyldestgørende, "ikke desto mindre giver... en fremstilling af slagets forløb og ledsager den med en skitse...". Jamen, der er netop ikke tale om et "ikke desto mindre", men om, at jeg "netop derfor" forsøger at gå andre veje med et forsøg på at rekonstruere, hvorledes slaget efter al sandsynlighed er foregået. Og da Gram-Jensen selv ledsager sin ovennævnte artikel med ikke mindre end 5 mere eller mindre forskellige skitser over flådernes bevægelser, kan det vel ikke være nogen større synd, at jeg har forsøgt mig med en sjette.

Gram-Jensen har fået en - nej 2 geniale idéer, 1) at svenskernes formation ikke var den sædvanlige kølvandsorden, men en af englænderne i slaget ved Lowestoft d. 3.6. 1665 anvendt formation i 3 grupper, og 2) at Niels Juels gennembrud er en myte. Og for at "bevise" dette laver han et stort puslespil af løsrevne ord og sætninger fra alle sider, - men det holder ikke.

Teorien om svenskernes formation er ikke uinteressant, men den passer simpelthen ikke ind i hele det billede af slaget, som det er muligt at forestille sig. At den komplet u-søkyndige og - mod sin vilje - nysudnævnte admiralgeneral Henrik Horn skulle have haft nogen som helst kendskab til englændernes taktik i slaget ved Lowestoft kan vi vist roligt lade ude af betragtning. Men et lyst hovede blandt hans underanførere kan naturligvis have kendt den og foreslået den anvendt her i Køge Bugt. Men selv om hans ekcellence skulle have bifaldet denne afvigelse fra den gængse krigsmetode (hvilket forekommer temmelig usandsynligt), så ville konsekvensen jo have været at svenskerne havde angrebet i 3 kolonner for at sprænge den danske linie og fremkalde det melé, som man ønskede. Men intet tyder på, at noget sådant skete. Svenskerne var ikke særlig agressive, men sendte blot 2 brandere mod danskerne for at tvinge dem til at give plads for passage af Stevns, - og denne passage måtte ske i kølvandsorden, ligesom svenskernes kovending,

da de indså, at passagen var umuliggjort.

Altså: Exit Lowestoft.

Teorien om, at Niels Juel ikke foretog - og ikke kunne foretage - noget gennembrud, går det ikke bedre. Det er rigtigt at de først fremkomne beretninger om kampen ikke nævner noget om gennembruddet, men behøver det at betyde noget? Alle er enige om, at disse første "relationer" ikke er særlig pålidelige, og alle senere har historien om gennembruddet. De må vel have haft noget grundlag for deres fremstilling - eller mener Gram-Jensen, at det er en frit opfundet historie? Den passer jo dog - som jeg mener at have påvist - godt ind i hele billedet af kampen.

At det skulle være Marquor Rodsten, der foretog "afskæringen", tror jeg heller ikke på. Hans bevægelser er stadig gådefulde. Ifølge kilderne skulle han have dannet den danske flådes arrieregarde, men var af vind og strøm fortsat fra flåden - altså mod nordøst - men da slaget kommer igang ved Stevns et par timer senere, er han pludselig avanceret helt frem til téten, og kan - nordfra - blande sig i kampen mod DRAKEN. Og det efter at have sejlet stik imod vinden, hvordan han så har båret sig ad med det! Den eneste rimelige forklaring herpå er, at han ikke er drevet ned i læ, men har indtaget en position, bag den øvrige flåde, lidt oppe i Køge Bugt, hvorfra han har kunnet søge ned til flåden. Om han så har indtaget denne position efter Niels Juels ordrer eller ved et tilfælde, er naturligvis gætteri, men min teori forekommer mig nærliggende. Her får han til opgave, at nedkæmpe de 5 svenskere, der var sluppet forbi Stevns, og det gør han ved at erobre de 2 og jage de 3 andre på flugt op mod Malmø. Han må vel formodes at have fulgt disse et stykke på vej, så selvom han ret hurtigt har opgivet jagten, må han være kommet et stykke nordpå, op imod Dragør. Alligevel mener Gram-Jensen, at det er ham der foretager gennembruddet - eller "afskæringen", som Gram-Jensen foretrækker at kalde det. Han må jo have været en hel "Flyvende Hollænder".

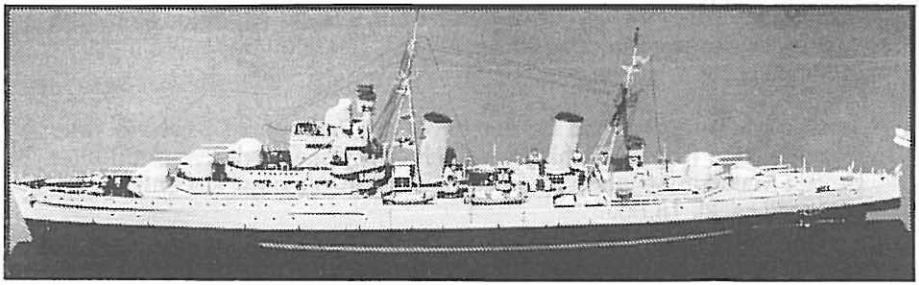
Gram-Jensen bruger flere tryksider til at definere forskellen mellem et gennembrud og en afskæring, idet han forudsætter, at der kun kan være tale om et gennembrud, når fjenden går i linieformation. Nu behøver "linieformation" jo ikke at betyde, at alle skibe ligger på en matematisk korrekt linie og med nøjagtig en kabellængdes afstand - selvom dette naturligvis har været det tilstræbte ideal. Ikke alle skibe har samme sejlegenskaber og ikke alle skippere er lige dygtige, der kan meget vel opstå sammenklumpninger eller "huller", uden at man derfor kan kalde det "melé". Og da en "afskæring" af en del af den fjendtlige flåde må forudsætte et gennembrud af dennes formation, - det være sig linieformation eller en hvilkensomhelst anden - og da formålet med et gennembrud må være at afskære en del af den fjendtlige flåde, for at nedkæmpe denne særskilt, har jeg svært ved at se det nyttige i denne subtile distinktion.

Naturligvis "vandt" Niels Juel ikke luven ved gennembruddet, men dette blev muligt, fordi han havde vundet luven. Det er vel ikke utænkeligt, at han, som den erfarne sømand han var, hav-

de forudset, eller forventet, en yderligere vinddrejning op ad dagen "med uret" og indrettet sin strategi derefter. Horn var ikke nogen erfaren sømand, men han har vel haft sådanne ombord, og at han, belært af forgængerens katastrofe med STORA KRONAN året før, har været tilbøjelig til at lytte til sagkundskaben, er vel nærliggende. Han ville således ikke, ved at afskære den danske flådes retrætelinie, komme i en læ position, han ville få vinden agterind, det hele ville ende i et stort melé, hvor han kunne få rig anvendelse for sin entringstaktik og sine soldater. Men sådan skulle det ikke gå.

Gram-Jensens skråsikre påstand om, at Niels Juel ikke foretog noget gennembrud, og at det slet ikke var muligt at foretage et sådant, fordi der ikke var nogen linie at gennembryde, vil jeg derfor lade stå ved sit værd. Vi bliver næppe enige på dette punkt. Men at Niels Juel i Køge Bugt den 1. juli 1677 vandt den mest strålende sejr i sejlskibstiden er vel alle enige om.

Nyerhvervelse til Orlogsmuseet.



Orlogsmuseet har som gave modtaget en fornem model af den britiske lette krydser DIDO af hr. Jørgen Smidt i Gedved ved Horsens. Modellen er i skala 1:48 og udført af Søren Brunoe omkring 1960. Skibet aflagde det første officielle britiske orlogsbesøg i København efter afslutningen af anden Verdenskrig.

Bustur til Deutsches Schiffahrtsmuseum i Bremerhaven den 22-23 august 1992.

Deutsches Schiffahrtsmuseum er Tysklands nationale søfartsmuseum med en stor udstilling, der både indeholder handels- og orlogssiden. Museet får bidrag fra alle forbundsstaterne og driver en omfattende rigsdækkende undersøgelses- og forskningsvirksomhed.

Museet ligger centralt i byen og er Bremerhavens største kulturelle attraktion. Foruden en omfattende samling modeller indeholder museet den berømte kogge, der i begyndelsen af 1960erne blev fundet næsten komplet og nu med tysk grundighed ligger i et stort konserveringsbad, hvor den skal ligge til efter årtusindskiftet. Udenfor museet ligger et maritimt friluftsmuseum med flere interessante skibe bl.a. barken SEUTE DERN, en ubåd og en torpedobåd samt flere andre.

Marinehistorisk Selskab arrangerer en bustur til Bremerhaven under forudsætning af, at mindst 40 deltagere tilmelder sig lørdag-søndag den 22-23 august 1992.

Turen går fra København tidligt lørdag morgen, over Rødby-Femern, Hamburg til Bremerhaven, hvor museet besøges om eftermiddagen. Om aftenen vil der være middag på barken SEUTE DERN og senere indkvartering på hotel.

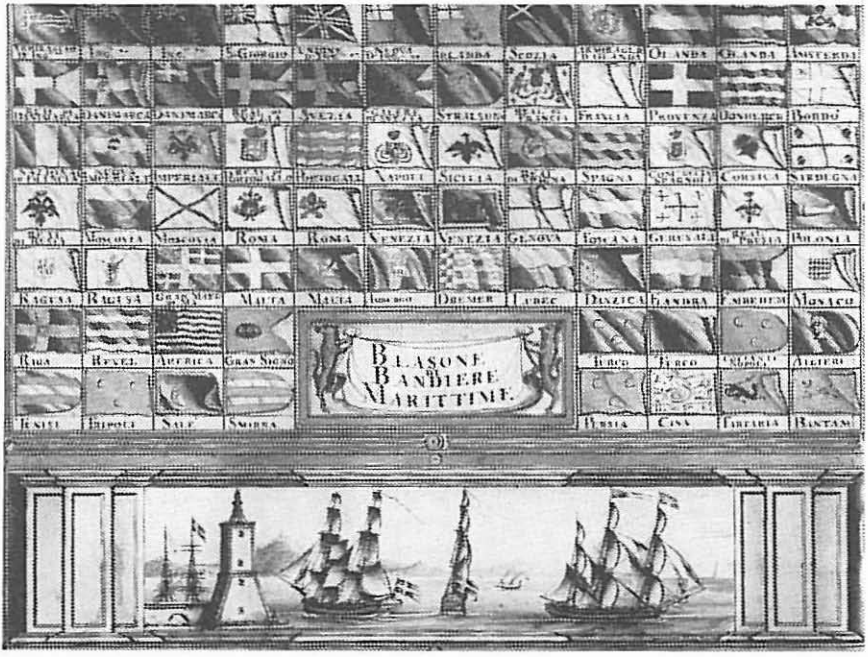
Søndag går turen hjemad og der bliver middagsophold i Lybæk, hvor man må spise frokost i Schiffergesellschafft. Måske vil der være tid til et besøg i Mariakirche inden turen går hjemover. Ankomst København beregnes til ca. kl. 18.00.

Prisen, der inkluderer transport, 2 frokoster og et middagsmåltid samt hotel og morgenmåltid, er 1050 kr.

Bindende tilmelding skal indsendes til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 København K., tlf. 31 54 63 63 inden den 16. juli 1992.

OBS!

For medlemmer af Marinehistorisk Selskab, Orlogsmuseets Venner og Orlogsmuseets Modelbyggerlaug med pårørende.



- BLASONE DI BANDIERE MARITTIME -

Orlogsmuseet har ladet trykke et flagkort af stor dekorativ værdi. Det drejer sig om et akvarelleret kobberstik af Giuseppe Fedi fra Ancona i Italien fra 1790erne og viser de forskellige landes skibsflag set fra Ancona's horisont. Længst ned ses en scene med et dansk fregatskib, set fra 3 sider med havnens beskyttende fyrtårn til venstre. Formodentlig har skibsflaget på fregatten været til at skifte efter behov, så det kunne sælges til kunder fra alle lande.

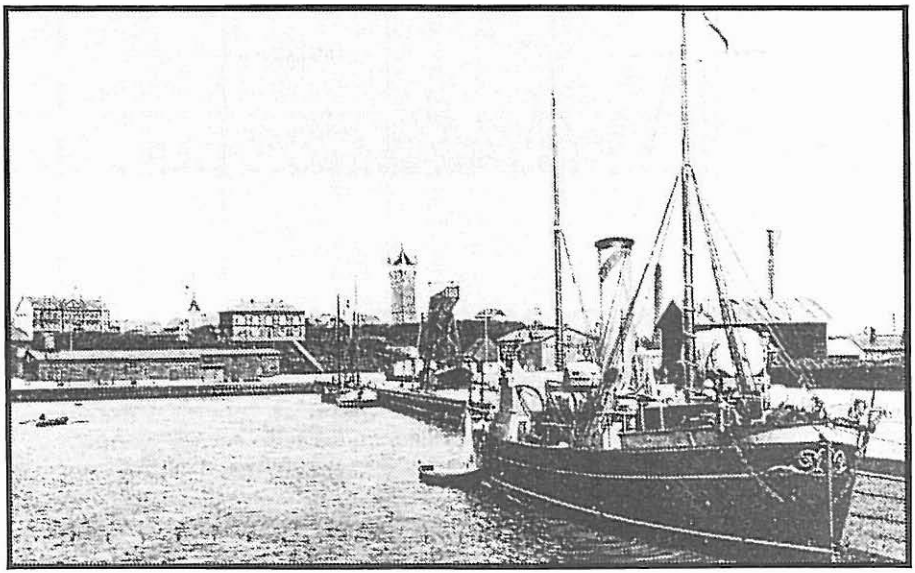
Kan erhverves i Orlogsmuseet for 35 kr.

Format 435 x 553 mm.

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Marinemaleren Chr. Benjamin Olsen (1873-1935) var ofte med på marinetogter, hvor han hentede inspiration til sine skibsportrætter. Hans elskværdige, muntre og ligefremme væsen gjorde ham til et vellidt medlem ombord. Under et togt med krydseren HEIMDAL i 1928 malede han skibet på skibsorkestrets stortromme, da der skulle være dans på agterdækket under et besøg i havn. Billedet i sidste nummer viste kunstneren, opstillet bag den dekorerede tromme, omgivet af skibsorkestret. Desværre har vi ikke modtaget oplysninger om denne stortrommes videre skæbne.

Vinder blev **Arne Holm, Marinens Bibliotek, Overgaden oven Vandet 62 B, 1415 Kbh. K.**, som har modtaget sin præmie.



Denne gang befinder vi os i en havn i provinsen, og vi vil gerne have oplyst navnet på skibet, der ligger til kaj samt ca. hvornår billedet er taget.

Svar til Orlogsmuseet senest den 1. juli 1992.

MEDDELELSER FRA MARINEHISTORISK SELSKAB

Følgende arrangementer er planlagt for den kommende sæson:

22.-23. august 1992:	Bustur til søfartsmuseet i Bremerhaven med overnatning. Afrejse lørdag morgen og hjemkomst søndag aften. Pris 1.050 kr. pr. person, hurtig tilmelding er ønskelig.
28. oktober 1992:	Museumsdirektør Henning Henningsen: "Problemer ved Columbus rejser".
25. november 1992:	Kommandørkaptajn Søren Laub: "Marinen i Dansk Vestindien".
24. februar 1993:	Professor Ole Feldbæk: "Danmark og Østersøen 1720-1864".
24. marts 1993:	Museumsdirektør Ole Lisberg Jensen: "Gammelholm".
21. april 1993:	Generalforsamling med film.

Alle onsdagmøderne foregår i Orlogsmuseet bortset fra generalforsamlingen, der foregår i Søofficersforeningen, og alle møder begynder 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.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

I forbindelse med skolernes efterårsferie 1992 vil Orlogsmuseets Modelbyggerlaug igen arrangere sejlads i museets gård. Vi vil gerne samtidig kunne fylde en montre med modeller af ubåde og skibe, relateret til ubådsbekæmpelse. Interesserede kan henvende sig til formanden på tlf. 31 75 97 92.

Meddelelser om efterårets temaaftener følger i næste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift.

Ved Orlogsmuseets Modelbyggerlaugs ordinære generalforsamling genvalgtes bestyrelsen samt 2 nye medlemmer i overensstemmelse med de lovligt varslede vedtægtsændringer, der også blev vedtaget.

Formanden.

POSTADRESSERET BLAD

02382 40961 42

K SØDERLAND

HAVEVEJ 2

2970 HØRSHOLM

FORSENDELSESOMSLAG - AFRIVES

MARINEHISTORISK SELSKABS SKRIFTRÆKKE

	Bogh.	Medl.
1. Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952). Optryk. Udsolgt		
2. R. Steen Steensen: Vore torpedobåde gennem 75 år (1953). Udsolgt		
3. Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956).	20 kr	10 kr.
4. Gunnar Olsen, Erik Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen: De danske stræder og Øresundstolden (1958).	20 kr	10 kr.
5. R. Steen Steensen: Vore undervandsbåde gennem 50 år 1909-59. Udsolgt		
6. R. Steen Steensen: Orlogsmuseet (1961). Udsolgt		
7. Jørgen H. Barfod: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99 (1963)	40 kr	20 kr.
8. G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64 (1964)	20 kr.	10 kr.
9. R. Steen Steensen: Fregatten Jylland (1965). Udsolgt		
10. R. Steen Steeensen: Vore panserskibe 1863-1943 (1968). Udsolgt		
11. R. Steen Steensen: Vore krydsere (1971).	40 kr.	20 kr.
12. Hans Chr. Bjerg: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975 (1975). Udsolgt		
13. M. Winge: Søetatens Syge- og Kvæsthuse (1976). Udsolgt		
14. Jørgen H. Barfod: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977)	20 kr.	10 kr.
15. Hans Garde & Hans Chr. Bjerg: Torpedobåde gennem 100 år. Det danske torpedobådsvåben 1879-1979 (1979). Udsolgt		
16. Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980).	48 kr.	30 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorchs dagbog (1980)40 kr.	40 kr.	20 kr.
18. Hanne Andersen: Nyboder - et københavnsk miljø med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen (1981).	20 kr.	10 kr.
19. Hans Chr. Bjerg (udg.): Lex Rechnitzer. Optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Topsøe-Jensen om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932 (1985)	40 kr.	20 kr.
20. Hans Chr. Bjerg, H.C. Dahlerup Koch og P.B. Nielsen: Ubåde gennem 75 år. Det danske ubådsvåben 1909-84 (1984).	100 kr.	50 kr.
21. Ole L. Frantzen (red.): Linieskibet Holsten 1772-1814 (1988).	150 kr.	75 kr.
22. Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (1990).	250 kr.	200 kr.

Skriftrækken forhandles af Nyboder Boghandel, Orlogsmuseet, Marinehistorisk Selskab og Tøjhusmuseet.