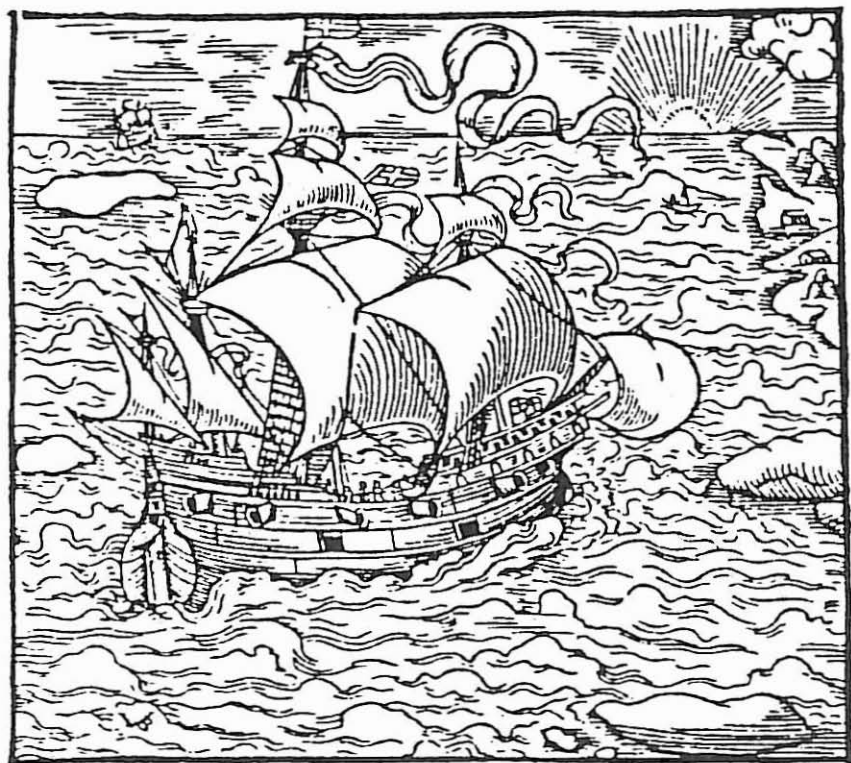


MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



29. årgang

Nr. 2 - Maj 1996

MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET
Overgaden oven Vandet 58
1415 København K.
Tlf. 31 54 63 63
Fax . 31 54 29 80
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

Selskabet
ORLOGSMUSEETS VENNER /
MARINEHISTORISK SELSKAB
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor.

ORLOGSMUSEETS
MODELBYGGERLAUG
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 oven-
nævnte adresse. Sidste frist for indle-
vering af stof er den 10. i månederne
januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig
kildeangivelse.

Alle henvendelser vedr. adressefor-
andringer, fejl ved bladets levering
o.lg. bedes rettet til Postvæsenet.

Tryk: ORLOGSMUSEET
ISSN 0106.5122

INDHOLD

Artikler:

Flådesamtaler i Holsten 1955.
Viceadmiral S. Thostrup 29

Kong Hans lod bygge hovedskibe!
Asbjørn Starcke 33

Et orlogsskib fra Chr.d.IV's tid.
Ole Mortensøn 41

Andet:
Norsk flådebesøg 32

Generalforsamlingsreferat.
Orlogsmuseets Venner/
Marinehistorisk Selskab. 55

Generalforsamlingsreferat.
Orlogsmuseets Modelbyggerlaug. 56

Boghjørnet. 57

Fra Orlogsmuseets billedarkiv. 58

Forside:

Et firemastet dansk skib, træsnit fra
Laurits Benedichts bog 1568.

Flådesamtaler i Holsten 1955

Viceadmiral S. Thostrup

Ved årsskiftet 1995-96 bragte Berlingske Tidende en stort opsat artikel - gentaget med korrektioner den 2. januar 1996 - om den danske stats beklagelige holdning efter krigen overfor den dansk-holstenske adelsfamilie Scheel-Plessen. Det fortælles heri, at nu afdøde lensgreve Carl Ludwig Scheel-Plessens danske gods Fussingø i Jylland blev beslaglagt af staten i 1946 i medfør af en rigsdagsbeslutning, ligesom det skete med anden tysk ejendom her i landet. Lensgreven, der bl.a. også ejede godset Sierhagen i Holsten, og også bar tysk grevetitel, måtte i sin tid vælge tysk statsborgerskab som følge af tyske bestemmelser, men han viste fortsat en meget positiv holdning overfor Danmark og under krigen også overfor modstandsbevægelsen. Samme holdning havde hans søn, greve Carl Scheel-Plessen, der gjorde tjeneste som tysk officer, men var knyttet til modstandsgruppen bag Stauffenberg-attentatet mod Hitler i 1944. Forflyttelse til Italien kort forinden reddede ham fra at lide samme skæbne som flertallet af gruppen. I 1948 arvede han godset Sierhagen - og ville have været arving til Fussingø. I årene efter 1946 er der givet flere dispensationer fra rigsdagens beslaglæggelsesbeslutning, men ikke for

Fussingø's vedkommende trods henstillinger herom med henvisning til grevens positive indstilling og handlinger til fordel for Danmark.

Den nævnte artikel fik mig til at mindes en rejse til Holsten i 1955 for at deltage i dansk-tyske flådesamtaler.

Dengang i den kolde krigs tidsalder havde Atlantpagtens medlemmer efter en del forudgående forhandlinger netop indgået en aftale med Vesttyskland om, at dette land kunne tiltræde pagten og optages i NATO. Dette betød bl.a., at et vesttysk forsvar omfattende hær, flåde og flyvevåben skulle opbygges som en del af NATO-forsvaret.

Kun ti år efter krigens afslutning var der endnu mange friske mindelser om de fem forbandede år, og mange danske betragtede udsigten til et forsvarssamarbejde med Tyskland med kølighed. Udviklingen havde ikke desto mindre stor betydning for Danmark, thi med en ny tysk hær indenfor NATO ville mulighederne for et kraftigt forsvar af den jyske halvø øges, og et tilskud af vesttyske flådestyrker ville forbedre søforsvaret i Østersøen betragteligt.

I den danske søværnskommando var der en naturlig interesse for så tidligt

som muligt at få kendskab til tyske maritime synspunkter og hertil hørende planer for den nye vesttyske flådes sammensætning og omfang. Genopbygningen af den danske flåde efter ødelæggelsen i 1943 var kommet godt igang, omend forsvarslovene af 1950-51 ikke rummede nogen detaljeret flådeplan. Men søværnskommandoen havde på grundlag af den teknologiske udvikling og tilgængeligt erfaringsmateriale fra krigens operationer fastlagt sin målsætning. Det skulle efter denne tilstræbes at opbygge en til vore farvande egnet og våbenmæssigt balanceret flåde af fre-gatter, torpedobåde og kystundervandsbåde samt mineskibe og minestrygere, d.v.s. enheder, som med deres forskellige våbensystemer og udstyr kunne støtte og supplere hverandres indsats. Med henblik på det fremtidige samarbejde med tyskerne, som nu tegnede sig, var man naturligvis ud fra en realitetsbe-tragtning også interesseret i at sondere mulighederne både for udveksling af tekniske oplysninger og for afholdelse af fælles øvelser.

Efter Vesttysklands formelle tilslutning til NATO den 5. maj 1955 blev der mellem den danske militære efterretningstjeneste og vedkommende tyske instans truffet aftale om, at en dansk og en tysk marinedelegation skulle mødes i Tyskland i sommerens løb for at ud-veksle synspunkter om forhold af fælles interesse og gensidigt orientere hinanden. Den danske delegation kom til at



Viceadmiral S. Thostrup, fotograferet i 1967.

bestå af chefen for forsvarrets efterretningstjeneste, oberst Hans Lunding som rejseleder samt fra søværnsstaben kommandør Aage Linde og mig. Rejsen fandt sted i sensommeren 1955 og foregik i første omgang med tog til det endnu af krigshandlinger prægede Hamburg for overnatning. Vi fra søværnet havde endnu ikke fået kendskab til rejsens endemål udover, at vi skulle til et møde på et gods i Holsten. I Hamburg sluttede Lundings kontakthand, den tyske oberst Achim Oster sig til vort selskab. Han var søn af den kendte oberst

Hans Oster, der blev henrettet for deltagelse i attentatet mod Hitler i juli 1944. Oster fortalte, at vi skulle videre til godset Sierhagen, hvor vi ville møde to tyske søofficerer, og han oplyste, at vor vært, grev Carl Scheel-Plessen, der var en ven af ham, i sin tid havde tilhørt den militære opposition mod Nazi-regimet.

Tidligt den følgende morgen fortsatte rejsen pr. auto nordpå til Sierhagen i Holstens østlige del, ca. 30 km fra Lübeck. Vi blev her venligt modtaget af den 40-årige greve og grevinde Anita, et elskværdigt og kultiveret par, som udtalte glæde over at kunne stille mødeværelse til rådighed for os.

Straks efter traf vi de to tyske søofficerer kapitan zur See Zenker, en alvorlig og lidt indesluttet person, og fregattenkapitan Gerlach, der var mere åben og desuden en smule ilter, men begge meget samarbejdsinteresserede. Vore samtaler fandt sted på engelsk i en af slottets hyggelige saloner, og fra dansk side orienterede vi om vore erfaringer fra NATO-samarbejdet og om søværnskommandoens koncept for flådens udvikling. Ligeledes kunne vi give oplysning om en del materielle enkeltheder, der fandtes af betydning. De tyske planer for flådens struktur forekom os umiddelbart ret ambitiøse, hvad enhedernes antal angik, hvilket vi dog ikke tilkendegav. Men det var interessant og tilfredsstillende for os at konstatere en høj grad af ensartethed i koncepterne for flådernes sammensætning, idet man også fra

tysk side anså en balanceret flåde af lette enheder for den rette løsning. Endvidere var der enighed mellem os om at anbefale overfor de nationale myndigheder, at der søgtes oprettet en formaliseret samarbejdsordning.

I fortsættelse af en frokostpause tog grev Scheel-Plessen os på en køretur rundt på det over 3000 tønder land store, veldrevne gods i den smukke østholstenske natur. På turen blev førstehånds indtrykket af grevens kultiverede personlighed bekræftet, og under samtalerne noterede vi os med interesse, at han diskret tilkendegav oprigtig stolthed over sine danske familieforbindelser. Både Selsø og Saltø godser blev omtalt, men taktfuldt undlod han at nævne Fusingø.

Efter yderligere et par timers drøftelser sluttede opholdet på Sierhagen med en lille, hyggelig middag i en af slottets mindre, men, som det viste sig, specielt til lejligheden valgte saloner, hvor især et meget stort maleri tiltrak sig opmærksomhed. Under konversationen blev hverken politiske eller militære emner berørt, men i en lille tale bekræftede greven, at han og grevinden følte sig beærede over, at det var blevet dem betroet at huse vort møde. Om det sagde han, at omend han ikke havde kendskab til de drøftede emner, så mente han, at delegationernes art tydede på, at der var tale om en kontakt med fremtidigt samarbejde for øje. Idet han derefter pegede på det store maleri, der forestillede kong

Christian IX i dansk generalsuniform, udtalte han, at han under dette billede ønskede held og lykke for det fremtidige samarbejde.

Efter middagen tiltrådte vi hjemrejsen med følelsen af, at vi under det interessante ophold på Sierhagen fik etableret en god kontakt til repræsentanter for den fremtidige tyske flåde, og at vi hjembragte mange nyttige oplysninger. Desuden havde vi mødt tyske personligheder, som efterlod et meget positivt indtryk - til forskel fra den opfattelse vi under krigen havde dannet os.

De videre tjenstlige kontakter foregik i første omgang gennem en maritim planlægningsstab i NATO-regi med station i Kiel, og senere blev samarbejdet udbygget under enhedskommandoen for Danmark og Slesvig-Holsten, der blev etableret i 1962. Indenfor den nye tyske marine blev der iøvrigt oprettet to kommandoområder: et for Nordsøen og et for Østersøen. Deres første chefer blev kontreadmiralerne Zenker og Gerlach, der på disse poster bidrog til at virkeliggøre, hvad samtalerne på Sierhagen tog sigte på.

Norsk flådebesøg.

I dagene 1.-6. august 1996 gæstes København af et marinehistorisk interessant fartøj. Det er den norske marines HITRA, oprindelig bygget i USA som let ubådsjager. Skibe af denne type blev skænket til den norske marine, der gennemførte dramatiske ture mellem Shetland og den norske kyst under 2. Verdenskrig. Opgaven var at bringe agenter og militært udstyr til Norge og tage flygtninge retur til Shetland. Deraf fik skibene tilnavnet "Shetlandsbussen".

I 1982 blev HITRA fundet i meget ringe tilstand og er siden da blevet restaureret til sit oprindelige udseende. HITRA tilhører det norske Marinemuseum i Horten og er under den norske flådes kommando. Efter København sejler HITRA til Århus, Ebeltoft og Frederikshavn. Togtet er kommet i stand på foranledning af selskabet Danske Tordenskiolds Venner i samarbejde med den Kgl. norske Ambassade.



Kong Hans lod bygge hovedskibe!

Asbjørn Starcke

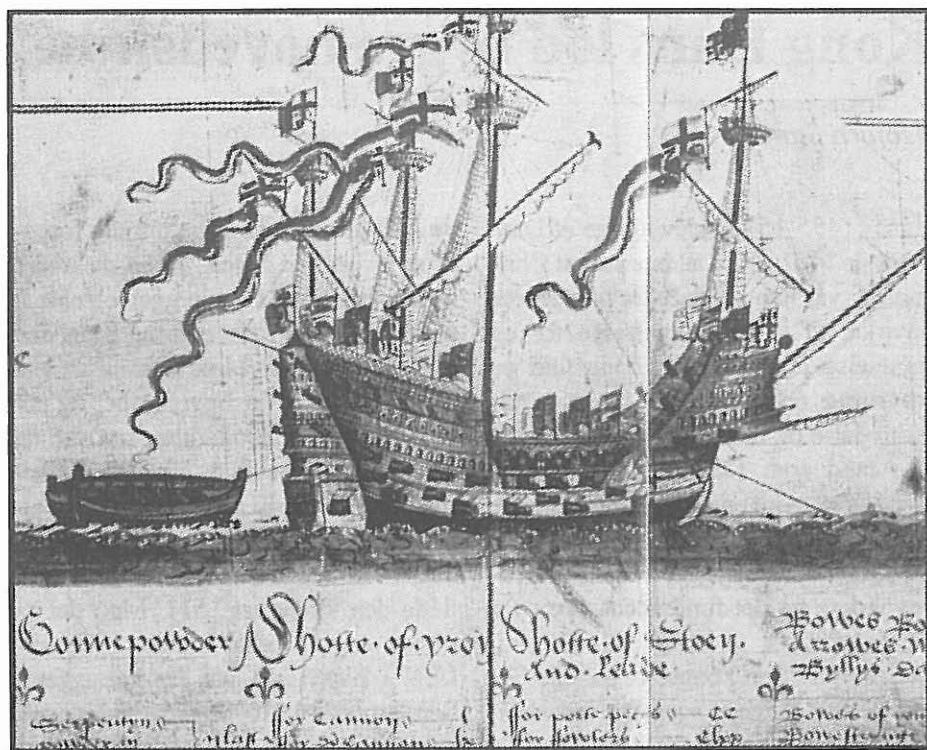
Hans (1455-1513) blev konge af Danmark år 1481. Som ældste søn af Christian 1. var han allerede fra barneårene påvirket af faderens interesse for og forståelse af, hvor betydningsfuld en troværdig orlogsflåde er for at vinde indflydelse og få en magtposition for et lille land som Danmark. Men kong Hans ville mere end det, han ville have en imponerende orlogsflåde. I hele regeringsperioden bygger han støt og roligt videre på det fundament, hans far havde efterladt til ham. Det bliver til fødselen af "Den kongelige danske Orlogsmarine", uden et egentligt fødselsår, endsige dag, kan fastlægges. Først i 1500-tallet træffer han den store beslutning, at der skal bygges orlogsskibe af en aldrig før set størrelse. De skal indrettes til udelukkende krigsbrug, det vil sige uegnede som koffardiskibe i fredstider. Det var et helt nyt synspunkt, ligesom det var nyt, at der skulle bygges for kronens regning.

I begyndelsen af 1500-tallet forsøger mange europæiske sømagter sig med at bygge krigsskibene større end traditionelt. Herved vover de sig ud i teknisk set ukendt land, men krigsskibet bliver i disse år formet, som de groft sagt fortæller med at blive bygget de kommen-

de 400 år med naturlige mindre forbedringer hen ad vejen. Hvor de andre lande forsigtigt kun bygger ét skib i denne første periode, er kong Hans den eneste, der bygger 2 lige efter hinanden. De bliver benævnt hovedskibe, og det første bygges i Sønderborg tæt ved de store skove i Slesvig og Holsten. Skibet navngives ENGELN.

ENGELN deltog som admiralskib i slaget ved Bornholm mod hanseaternes flåde den 9. august 1511. Mon det så ikke er meget rimeligt at antage, ENGELN i hvert fald var færdigbygget i Sønderborg i 1510? Ingen kender i dag nøjagtig størrelse eller mål på dette første hovedskib, men Arild Huitfeldt oplyser 1599, at det var på 400 læster. Da kommercelæsterne varierede i størrelse efter tid og sted, der kunne være store forskelle, så er denne oplysning kun retningsgivende. En hollandsk oplysning fra 1514 omtaler en besætning på 500 mand ombord i ENGELN.

Den bedste sammenligning med kong Hans' to hovedskibe, gøres med kong Henry 8.s første oceangående orlogsskib MARY ROSE, der blev bygget i Portsmouth i 1509-11. I 1536 blev det ombygget til at bære 91 kanoner, idet kastellerne for og agter blev gjort større.



MARY ROSE. Illustration i Anthony's Roll, illustreret skibsliste fra 1546.

MARY ROSE ligger nu i Portsmouth som museumsskib og har følgende dimensioner: længde 130 fod = 39,6 meter, bredde 45 fod = 13,7 meter og displacement 700 tons. Skibet er bygget som en fire-mastet carrak med 3 gennemgående dæk plus yderligere 2 dæk i for- og agterkastellet. Kort tid efter afsejling fra Portsmouth for at deltage i et søslag mod de franske, vælter det om på siden og synker hurtigt den 19. juli 1545.

Årsagen til MARY ROSEs forlis kan ikke med sikkerhed forklares. Vejrforholdene var fine, men der kan have løbet en høj, tung dønning ind fra Atlanterhavet. Skibet formodes at have været overlastet, f.eks. var der 700 mand ombord, og det er i hvert fald mange i det skib. Kanonportene på underste dæk var ikke lukkede i det fine vejr! Det er også nærliggende at forestille sig, at det 34 år gamle træskib efterhånden har fået en stor kølbugt, måske kølsprængning;

den tunge dønning kan have fået skibet til at lække kraftigt, og dermed forandriget negativ stabilitet.

Er det nu urimeligt at forestille sig, ENGELEN allerede ved søsætningen har fået en stor kølbugt, og derfor allerede fra begyndelsen har lækket meget under sejlads? Det er jo første gang, man bygger et så stort træskib i Danmark, ja, sandsynligvis i Europa, og alle ved, store træskibe får en kølbugt, der vokser med årene. Det er aldrig lykkedes skibsbyggerne af større træskibe at afhjælpe denne kalamitet.

Kong Christian 2. efterfølger sin far år 1513, og hans interesse for orlogsflåden var bestemt ikke mindre end faderens var. Derfor er det meget generøst, at han i 1514 låner ærkehertug Karl det prægtige, skrækindjagende ENGELEN samtidig med, at han bejler til søsteren Elisabeth. Kong Christian 2. får sin Elisabeth, men Karl beholder ENGELEN, som er med i hans flåde, da han i 1516 sejler til Spanien for at blive konge der. Kan kong Christian 2. måske have vurderet ENGELEN mindre værdifuld for ham, end man umiddelbart skulle tro? Denne mistanke vil jeg senere vende tilbage til.

Først antog man, at MARIA blev bygget på kong Hans' nye værft ved Engelborg, der blev anlagt på Slotø i Nakskov fjord, men nu anses det for overvejende troværdigt, at skibet blev bygget på Holmen i København. Mesterskibbygger Hans, også kaldet Johan, kan

have været den samme, som byggede ENGELEN i Sønderborg, og MARIA har nok været lidt større. I hvert fald noget større end MARY ROSE! Det har nok taget fire år (1510-14) at bygge MARIA, og det har været en særdeles bekostelig affære. Alle i Danmark har været bekendt med det, ligesom vi nu om dage er godt orienterede om de store brobyggerier. Fra år 1513 har kong Christian 2. fulgt dette byggeri med stor interesse på nærmeste hold, MARIA skulle jo være fundamentet for styrken og slagkraften i hans nybyggede store orlogsflåde.

MARIA bliver krigsudrustet i 1517 og er med som hovedskib (måske admiralskib), da kong Christian 2. sejler med flåden på togt mod Stockholm. Angrebet mislykkes, hvorefter skibenes landsknægte hærger og brænder i skærgården deromkring. På hjemrejsen må flåden have mødt dårligt vejr, og MARIA søger nødhavn ved Reval. Vi ved, at Søren Nordby på Visborg Slot i oktober forsyner kongens store skib MARIA med proviant, mens det lå ved Reval, det nuværende Tallinn.

Året efter i 1518 forsøgte kong Christian 2. sig igen med flåden mod Stockholm, men det ender med en våbenstilstand, og kongen sejler atter tilbage mod Danmark. Hvis kong Christian 2. igen har opholdt sig ombord i MARIA, ligesom året før, har han fået en endnu mere dramatisk oplevelse, en begivenhed, som jeg mener et par kunstnere har be-

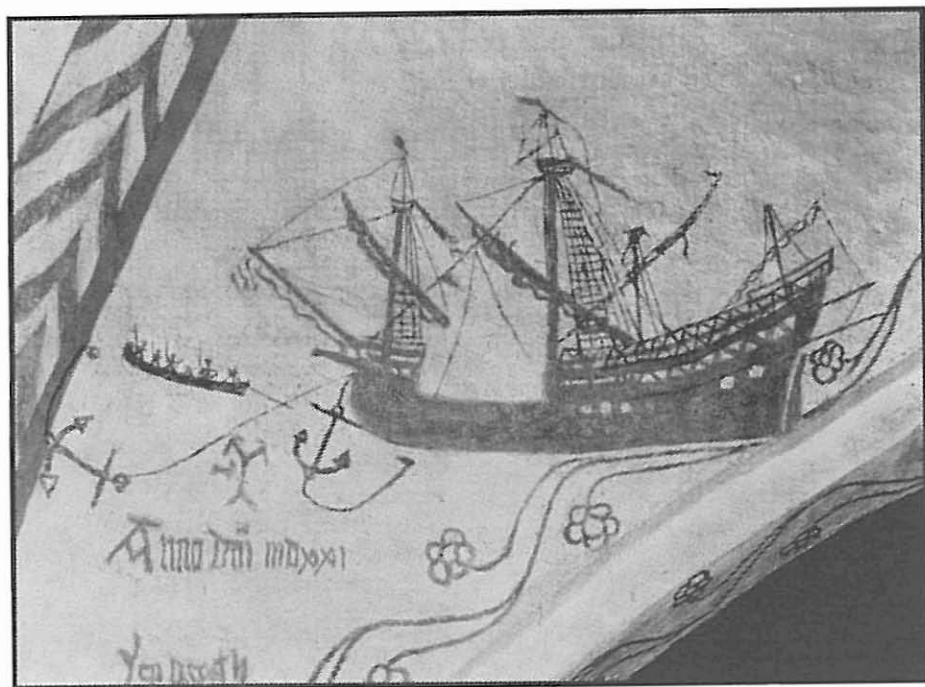
skrevet med kalkmalerier i Ebeltoft kirke og Udbynedre kirke. Hjemrejsen finder sted om efteråret, og flåden bliver i Østersøen fanget af en storm, MARIA lider havari og må søge nødhavn ved Reval ligesom i 1517, men denne gang er det alvorlige skader.

Kalkmaleriet i Ebeltoft viser MARIA under forhaling. Ankergrejerne er tydelig vist til de mindste detaljer, endog bjærebene er grundigt gengivet. Kunstneren beskriver sømandsarbejdet præcist, det styrbord anker (tøjankeret) ligger langt forude med træk på ankertrossen, det bagbord anker (dagligankeret) ligger helt inde under stævnen på MARIA, og trossen er kort; det er med andre ord lige før, det bliver løftet op og bjærget om bord. Båden foran skibet har en streg agterud, meningen med den må være, at den er ved at udlægge et nyt varp. Der er noget krimskrams indenbords i båden, det må forestille trossekvaljen og varpankeret. Hvorfor har man i 1521 valgt at vise MARIA under varpning i Ebeltoft Kirke? Maleriet viser også, at stormasten er knækket og muligvis er det samme tilfældet med fokkemasten. Jeg mener, MARIA vises under forhaling ind til sikker vinterhavn ved Reval, en begivenhed alle i Danmark har kendt til på det tidspunkt. Medvirkende til at vælge orlogsskibet MARIA som udsmykning i den nye kirke (1520) kan også være selve navnet Maria, den katolske gudsmoder. Måske endelig for at vise kong Hans taknem-

melighed for, at han i 1506 på Kalø stadfæstede Christoffer af Bayerns benådningsbrev af 1433.

MARIAs havari og langvarige ophold ved Reval i 1518-19 kan beskrives, som jeg nu gør det, men det kan ikke bevises.

Ligesom jeg mener, at ENGELN fik en udpræget kølbugt allerede ved søsætningen, så mener jeg det samme har været gældende for MARIA. Under stormene i Østersøen, både i 1517 og 1518, har MARIA lækket kraftigt, pumperne har haft svært ved at holde trit med det indtrængende vand. Skibets stabilitet er blevet forringet faretruende, og kong Christian 2. har fået en alvorlig forskrækkelse ved at opleve, at hans stolthed, hovedskibet MARIA er særdeles sårbart overfor vejrguderne. Han har været så skræmt, at han helt sikkert har bedt til sin Gud i alles påsyn. Grundet slingerragen knækker stormasten, og andre havarier, som vi ikke kender til, opstår. Det lykkes at sejle skibet ind til Reval og sikker overvintringshavn, hvor det kan blive repareret. Skibets bygmester, Hans sendes til Reval for at forestå reparationerne. Der er blevet kalfatret, hvor det har været muligt. Stormasten var i 5 stykker hvoraf ét i fuld længde omkring 120 fod = 37,5 meter. Et så langt stykke tømmer kunne man ikke fremskaffe, hverken i Reval eller Danzig, mester Hans må klare sig med at surre masten sammen af flere kortere stammer, hvilket igen viser, at man er



*Kalkmaleri i Ebeltoft Kirke, visende et firemastet skib, der tilsyneladende varpes ind til kysten.
Foto: Lennart Larsen.*

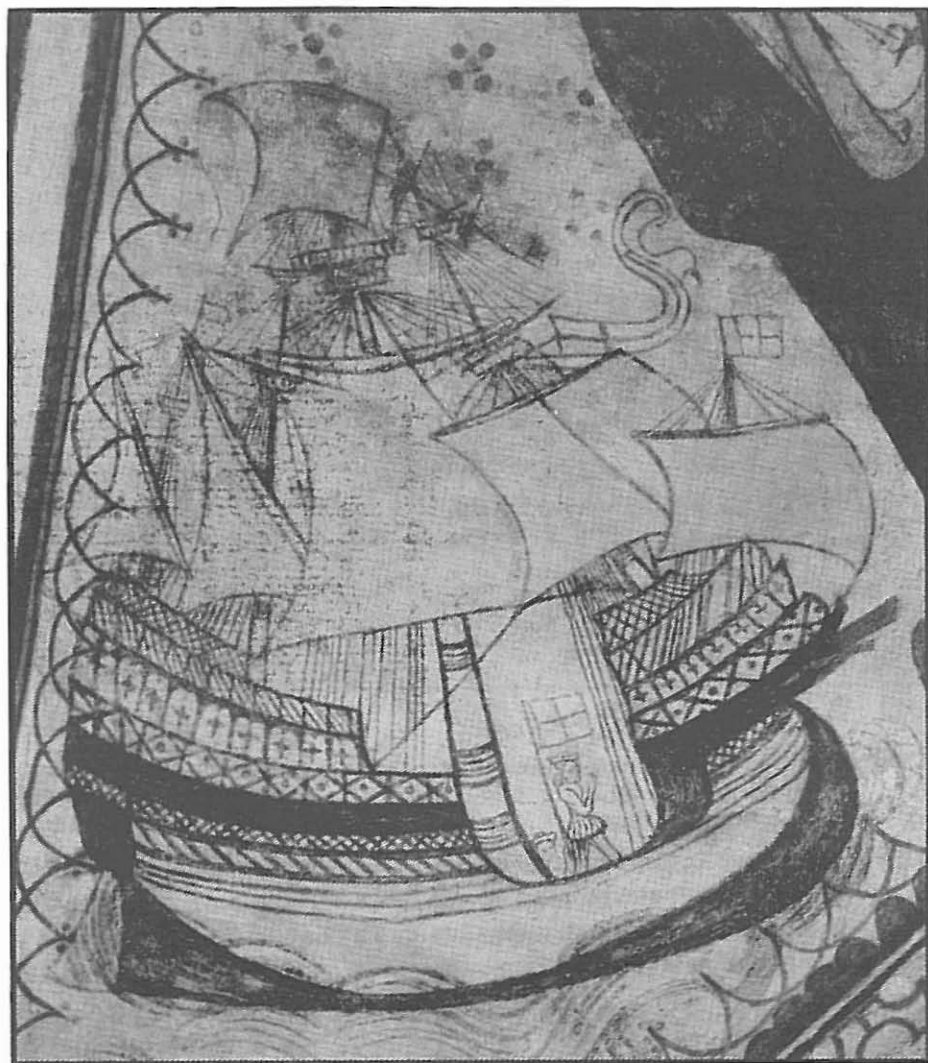
ude i noget uprøvet. En så lang mast er alt for sårbar, den bliver stærkere ved at blive bygget op af flere kortere stænger, som det da også bliver sædvane fremover.

Under varpningen ind til vinterhavnen har man åbenbart mistet ét eller flere ankere, i hvert fald bliver der bestilt et nyt smedet i Danzig. Det vejer 12 skip-pund (1920 kg) og afsendes fra Danzig den 28 marts 1519.

Endelig, da det først er blevet rigtig forår omkring begyndelsen af maj, fin-

der man det forsvarligt at sejle MARIA fra Reval til København for den endelige reparation. Under alle omstændigheder har det været et stort præstige-tab for kong Christian 2., at hans og flådens stolthed har vist sig sårbar under sejlads med alvorlige skavanker. Der er sikkert blevet givet nogle gode forklaringer for at holde kendsgerningerne skjulte for de fleste.

Det er påfaldende og virker ikke tilfældigt, at et antal østjyske kirker indenfor tidsrummet 1520-23 vælger at få malet



*Kalkmaleri i Udbynedre Kirke, der sandsynligvis er MARIA med kong Christian 2. ombord.
Foto: Lennart Larsen.*

firemastede orlogsskibe, og 2 af disse
malerier viser det havarerede MARIA.

Man mener, kalkmaleriet i Udbyned-
re Kirke forestiller MARIA i havsnød.

Midtskibs ser man den knælende konge bede til sin Gud om frelse. Kirkens udsmykning skal være bekostet af Christian 2., - hvorfor det? Er det ikke nærliggende at gå ud fra, at kong Christian 2. i efteråret 1517 eller 1518 har fået sig en alvorlig forskrækkelse ombord i MARIA, og kun Guds nåde har frelst ham. Maleriet viser stormastens havari detaljeret, og det er malet omkring 1520.

Den 13. april 1523 gik kong Christian 2. med sin dronning Elisabeth og 3 børn ombord i kravellen LØVEN (LEON) og afsejlede fra København med så mange af flådens skibe, som han havde nået at få udrustet. Kongen flygtede fra København og Danmark til Nederlandene, medbringende Mor Sigbrit samt "alt gods, penge, klenodier, bly, kobber og alt som er på slottene i København og Kalundborg". Den flåde, han flygter med, er på 16-18 orlogsskibe, inklusive flådens stolthed MARIA, 120 knægte og det dobbelte antal bådsfolk.

Det er virkelig bemærkelsesværdigt, at kongen installerer sig ombord i det langt mindre skib LØVEN, han kunne have valgt hovedskibet MARIA. Men kongen er sikkert blevet klog af skade gennem egne erfaringer, han ved, det kan være livsfarligt at sejle over Nordsøen med MARIA. Eskadren møder hurtigt stormvejr i Skagerak, og et antal skibe, heriblandt LØVEN, bliver presset ind under den norske kyst, hvor de kun med nød og næppe undgår at forlise. Eskadren er nu splittet og samles først igen omkring

den 1. maj i den hollandske havneby Veere. Om MARIA er det oplyst, at den løb ind i dyndet ved Armoyen i Zeeland og fik en læk, men dog senere kunne redde sig ind til Veere.

Den forklaring er nok blot en historie, der er opfundet til lejligheden for at skjule de faktiske kendsgerninger. Mit bud er, at der ombord har været dygtige søfolk, der med vilje grundsetter det kølsprængte MARIA på ufarlig havbund for i ro og mag at lænse skibet for alt for meget indenbords vand og tætnede værste lækager, der er opstået under sejladsen over Nordsøen. Først da der er fred og ro på havet, og pumperne kan klare de indtrængende vandmasser, fortsættes rejsen frem til bestemmelsesstedet Veere, hvor man ikke fortæller de imponerede tilskuere, at det store skib egentlig er et vrag, uanvendeligt til sejlads over større afstande.

Nu hedder det sig, at kong Christian 2. vil sælge MARIA for at skaffe penge til et togt hjem til Danmark for at genvinde kongemagten. Hvorfor dog sælge MARIA? Det er ulogisk! MARIA skulle dog være det bedste kort på hånden til et sådant krigsspil. Sandheden er nok snarere, at kongen nu er helt overbevist om, at MARIA ikke har en jordisk chance mere, for at krydse Nordsøen én gang til, - derfor vil han sælge MARIA! Mesterskibbygger Hans vurderer på opfordring sit eget mesterværk til en værdi af 50.000 gylden i almindelig handel og vandel, selv om han ved, at skibet på det

nærmeste er værdiløst. Der melder sig hurtigt flere kompetente købere, men de falder næsten ligeså hurtigt fra igen. De opdager selvfølgelig ved første syn, at det er et vrag, de er i færd med at købe. Til sidst er det en åbenbart naiv købmand, Auguste Centurion fra Genua, der går til biddet og køber det værdiløse skib til en pris under 10 % af vurderingen. Hvilken glæde han får af sin udgift på 4.700 gylden, findes der desværre ingen oplysninger om. Vi ved ikke engang, om skibet bliver gjort sødygtigt og i stand til at afsejle fra Veere. Men vi ved, at det tog næsten 2 år at sælge et unikt orlogsskib for en latterlig lav pris.

Det førstbyggede af de to hovedskibe ENGELN læser vi om, at det i 1516 sejler til Spanien med ærkehertug Karls flåde i anledning af hans kroning til konge af Spanien. På dette tidspunkt er ENGELN 6 år gammelt med en udpræget kølbugt, hvis jeg har ret i min tese om disse første danske hovedskibe.

I hvert fald hører vi ikke mere til dette imponerende skibs bedrifter. Der verserer et forlydende om, at ENGELN udbrændte et stykke tid efter ankomsten til Spanien. Hvis forlydenet er rigtigt, kan vi vel formode, branden er påsat med vilje, fordi det har været kølsprængt på dette tidspunkt.

Til slut vil jeg overlade det til læserens vurdering, om de her beskrevne tolkninger er så vægtige, at man kan tillægge dem en rimelig sandsynlighed.

Litteratur.

- Jørgen H. Barfod: "Flådens fødsel", Marinehistorisk Selskab. 1990.
 Bernt Kure: "Historien om fregatten Jylland", Høst & Søn. 1995.
 Niels M. Probst: Et rekonstruktionsforsøg af hovedskibet MARIA. Artikel i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 2, 1990.
 Asbjørn Starcke: "Tvende store skibe". SKALK nr. 6, 1995.

Et orlogsskib fra Chr.d.IV's tid.

Ole Mortensøn

I Den kgl. Kobberstiksamlingen på Statens Museum for Kunst befinder sig et gammelt kobberstik som viser et stort skib. Det store og detailrige stik har længe været kendt og er blevet brugt som illustration igen og igen. I historiebøgerne ses det oftest gengivet som Chr.d.IV's orlogsskib "Tre Kroner", hvormed han i 1606 sejlede til London. Dette anføres hos Knud Klem, af Svend Ellehøj i Politikens Danmarkshistorie og mange flere og senest i kataloget "Chr.d.IV og Europa" udgivet i kongens jubilæumsår 1988. Andre forskere har dog stillet sig yderst skeptisk over for dette og ydermere betvivlet stikkets troværdighed. Er det et fantasiskib, et guddommeligt skib til kongens ære?? (1)

Poul Eller skriver i sin bog: Historisk ikonografi: "Det er karakteristisk for billeder som kilder, at man står overfor dem med en større usikkerhed end overfor tekster". Ikke destomindre er billeder værdifulde kilder til fortiden, men deres kildeværdi må analyseres.

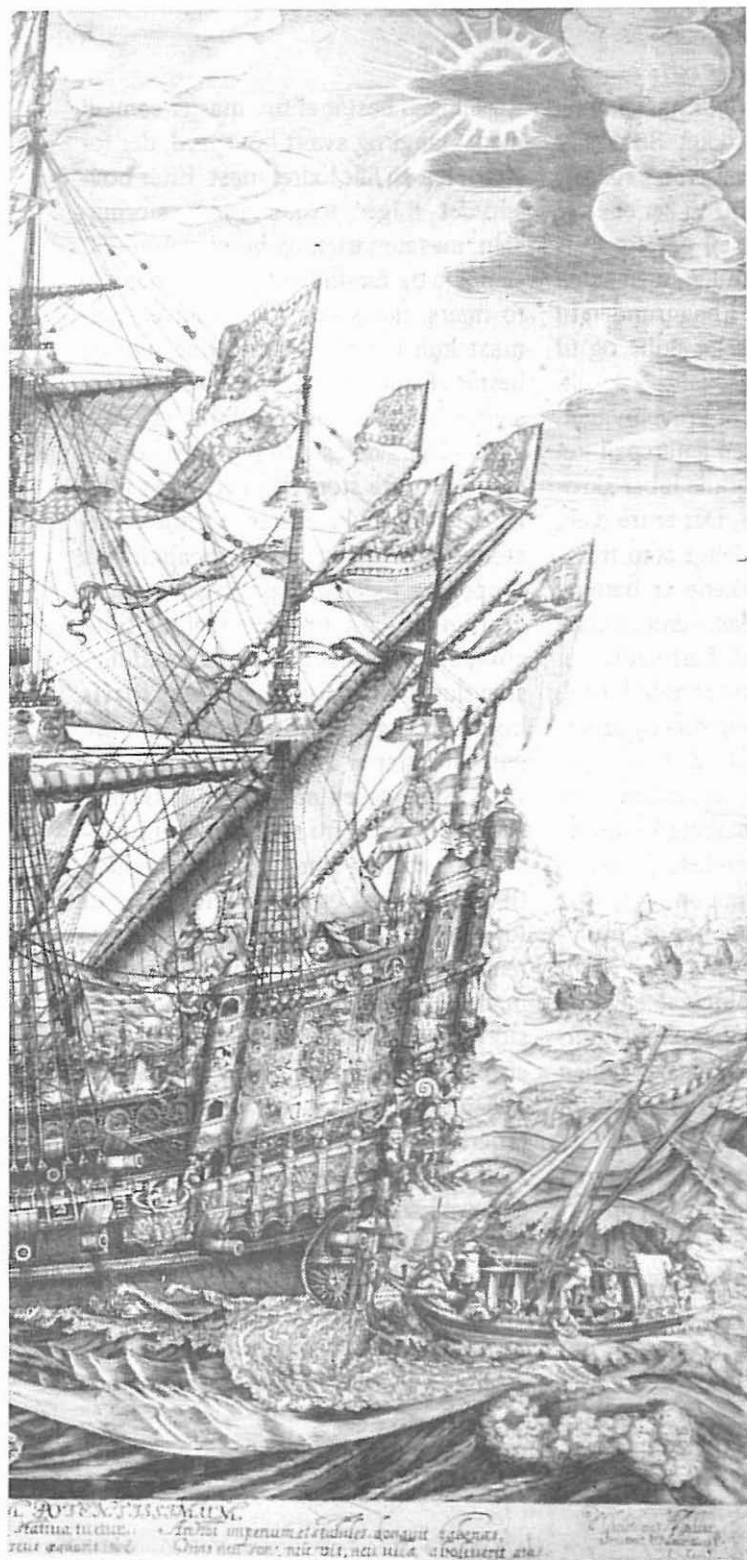
Robert Morton Nance, en af grundlæggerne af det siden så ansete engelske tidsskrift "Mariners Mirror", var en ihærdig analytiker af billeder af skibe.

Han og de øvrige skribenter i tidsskriftet brugte billedanalysen til at forfølge det mål, at nå til større klarhed over udviklingen af sejlskibet gennem tiden. I deres bestræbelser på dette inddrog de et bredt spekter af europæiske skibsbilleder. Heller ikke danske billeder undgik deres opmærksomhed og i 1913 skrev Morton Nance om netop dette kobberstik som han havde set i Lützens bog: Vor Sømagts Historie: "(The) print by K.Moller on p. 311, is of a great man-of-war of date c.1610Her very elaborate and carefully drawn rigging follows very closely the engraving of a great ship of 1594, after Barentsoen, with modifications that bring it up to date. This rigging is unfortunately the only part of the print that is clear.....The original print may be known to some of our members, if so, a large and clear, photograph of it would, I am sure be much appreciated by all students of old shipping, coming as it does between the before mentioned Barentsoen picture and those of the Navire Regale by Hon- dius and of the Sovereign by Payne." (2)

I overensstemmelse med Robert Morton Nances metode, analyse ud fra det vi



AD PAULUM CHRISTIANUM II. REGEM TIRONIS REI
 MAJOREM. cuius causa regem dicitur, et regem
 MAJOREM. cuius causa regem dicitur, et regem
 MAJOREM. cuius causa regem dicitur, et regem

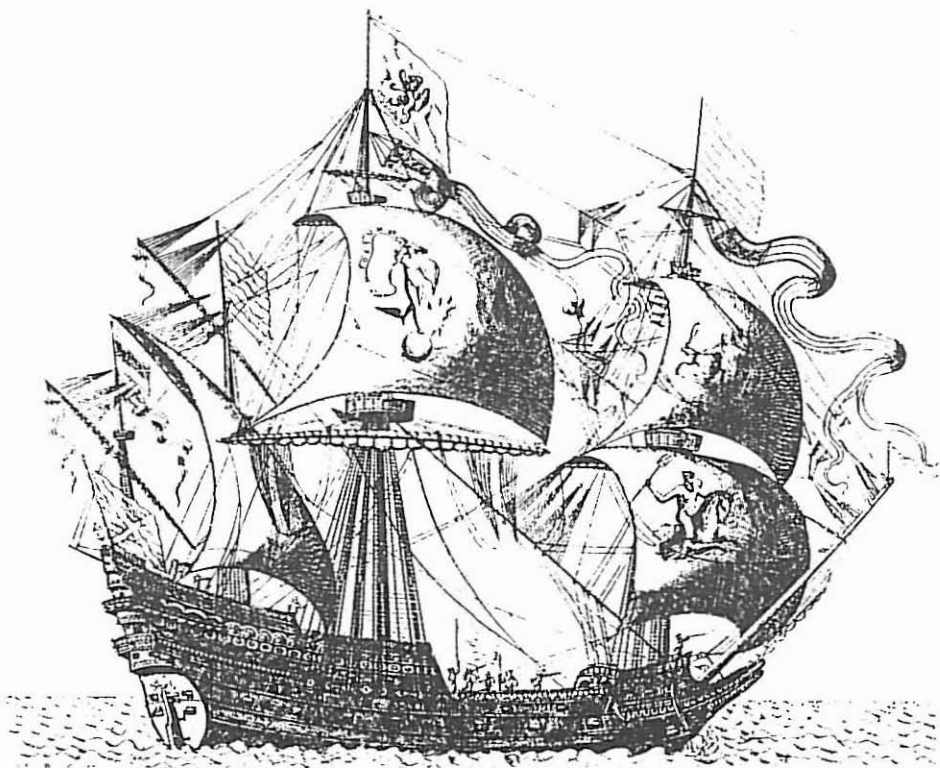


*Kobberstikket i
fuld størrelse,
forneden det
latinske digt.*

kan se, lad os gå videre hvor han slap og se nærmere på kobberstikket. Stikket er udateret og fartøjet unavngivet. Trykformatet er 57,1 x 66,5 cm. Vi ser et stort firmastet fartøj under sejl på et oprørt hav. Der er skyer på himlen, men solen stråler dog bag skyerne. I baggrunden til højre ses i det fjerne seks skibe og til venstre endnu to skibe.

Først til skroget. Det er kravelbygget, ses glat. Det har desuden agterspejl - et lille spejl nær vandet. Forude løber skroget op i en krum stævn. Der er tre dæk, og skandækket ses tydeligt som frem-spring i skroget. Dækkene er batteridæk, et trosse- og sejldæk samt øverste dæk også kaldt overløbet. Fartøjet har et forkastel med et dæk samt et agterkastel, der er i to etager. Imellem for- og agterkastel er en bro - en såkaldt kobrygge. Tilsammen udgør for- og agterdæk samt kobryggen så at sige skibets fjerde og øverste dæk. Agterkastellet bagerste forhøjning har tårnagtige opbygninger med åbninger og herunder er det forsynet med et galleri der fortsætter rundt agter. Stævnen har påbygget en lang galion der afsluttes med en galionsfigur. To ankre som er surret langs skibssiden og en kranbjælke med blok til at katte ankret ses tydeligt. Et mindre anker - et dræg - hænger for nokken af bovspryd og ankerkæden dertil er surret til undersiden af bovspryd. Øverst på agterkastellet er opsat en stor agterlanterne - en såkaldt kampagnelanterne. Den blev brugt til at holde skibene sammen om natten, når de sejlede i følgeskab.

Rejsningen består af fire master samt et meget langt og svært bovspryd, der for enden har en lille lodret mast. Efter bovsprydet følger fokkemasten, stormasten, mesanmasten og bonaventuremasten. De tre førstnævnte master har alle to mærs, mens den lille bonaventuremast kun har ét. Den stående rigning består af stag og vant, der afstøtter masterne henholdsvis langskibs og tværskibs. Det sværeste tovværk er hovedtovet, som fra storemærs er strakt frem til foden af fokkemasten. Denne er afstøttet fremad ved stag fra henholdsvis toppen og foden af topstangen samt et kraftigt tov fra fokkemærset til bovspryd. Agterud går nogle barduner som slutter i hanefødder på henholdsvis hovedtov og storemærsstag. De tre større master er alle tredelte jvfr. mærsene. Stormasten er ligesom fokkemasten afstøttet af tre stag nemlig hovedtovet og to stag som går fra stortoppen til foretopmærs og fra storetopmærs til foremærset. Mesanmasten har tilsvarende tre stag, hvoraf det fra mesantopmærset er fastgjort med hanefødder til storvantet. Bonaventuremasten har kun et enkelt understag. Alle master og stænger har vanter, der er fastgjort til taljereb. Disse har dråbeformede jomfruer. Storeundervant har 11 tove, mens storetopvant kun har 3 tove. Under- og mærsvant er forsynet med vævlinger til at gå til vejrs i, mens topstængernes og bonaventuremastens vant ingen vævlinger har. Man bemærker, at fokkemasten står længst muligt fremme og

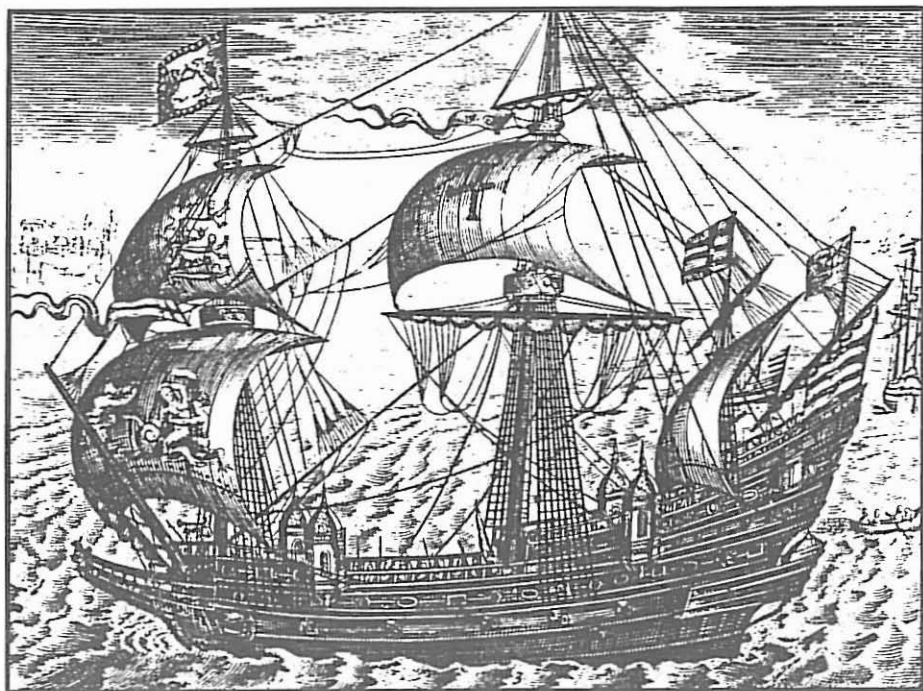


Barentsoens stik af et firemastet amsterdamsk skib, dateret 1594.

hælder lidt fremover, mens stormasten er sat agten for midtskibs og har en let hældning agterover.

Der er sat 4 sejl, men skibet kan ialt føre 12 sejl. Sejlene på bovspryd, fokkemast og stormast er alle trapezformede, såkaldte råsejl, mens sejlene på mesan og bonaventuremast er trekantede. De kaldes latinersejl. Råsejlene er med råbånd bundet til ræerne - en rå for hvert sejl. Latinersejlene er bundet til lange skråt-

stillede rundholter. Disse er i et helt stykke - ikke laskede. Forfra er sejlenes navne - øverst på bovsprydet - bovenblinde, under bovsprydet blinde, på fokkemasten nedefra fok, foremærs, foretopsejl, på stormasten storsejl, storemærs og storetopsejl, på mesanmasten mesan og mesantopsejl, på bonaventuremasten bonaventuresejl og bonaventuretopsejl. Fokken er forsynet med en såkaldt bonnet - et stykke af sejlet der kan fjernes, når det blæser hårdt og



Kobberstik u. år og angivelse af kunstner gengivet efter The Great Age of Sail, visende engelsk galeon "Ark Royal", bygget 1545. Interessant og bemærkelsesværdig i denne forbindelse er de fire pagodeagtige tårne. Rigningen er identisk med det danske orlogsskib fra Chr. d.IV's tid bortset fra at bordsprydet er mere rejst og savner bovenblinden samt at bonaventuramasten mangler et latiner-topsejl.

det er nødvendigt at mindske sejl. På stikket ses endvidere det løbende gods: brasere, skødetove, buliner, givtove og toplenter. Fokkehalstovene og storehalstovene er meget svære - de sidstnævnte hænger ned fra det fastgjorte storsejl. Kun faldene er det vanskeligt at se.

Angående sejlføringen er den yderst plausibel - vinden er agterlig, frisk til kulingstyrke, hvorfor topsejlene ikke

føres. Begge forsejlene, som trækker godt fremad med agterlig vind, er sat men ikke blinden, der ligger i læ af disse. Storsejlet er heller ikke sat, da det ville tage vinden ud af fokken. Til gengæld kan skibet så føre mesan, hvilket letter styringen ved kursændring. Med denne rigning og sejlføring kan fartøjet betegnes som tilhørende typen **skib** - eller som en sejlskibssømand omkring 1900 ville ha sagt - det er en fuldrigger!

Bestykningen består på underdækket af 10 x 2 kanoner samt 2 kanoner i agterspejlet. På øverste dæk ses 10 x 2 kanoner af mindre kaliber. I forkastellet ses 1 kanon, rimeligvis har der været 2 kanoner, idet den styrbords ikke ses, da synsvinklen er lidt agtenfra. I alt føres 44 kanoner. Kanonerne var i Chr.d.IV's tid slanger og kartover - hele og halve. Foruden kartover medførte danske orlogsskibe også stenmørser, falkonetter, skærmbrykkere og basser. (3) På stikket ses også ildvåben anbragt oppe i fore- og storemærs i alt 12 stykker, sikkert beregnet til under nærkamp at beskyde fjendens dæk med kardæsk.

Stikket viser også skibets besætning. Bådsmændene d.v.s. skibets matroser ses i forskellige meget realistiske situationer. Nogle er gået til vejrs i rigningen, andre bemander mærsene. En mand er helt oppe i stormastens flagstang. Han klamrer sig til stangen og hamrer et spir i flaget. Forude rider en sømand overskrævs på bovsprydet. Han er ved at efterse en blok. Ved falderebs-trappen midtskibs henter en mand en pøs vand hjulpet af kammeraterne og siddende på ankret forretter en anden sin nødtørft. Beklædningen er ens og giver bådsmændene et nisseagtigt udseende. Den ses at være sko, strømper, knæbukser, busseronne og en strikket hue af frygisk tilsnit. På galleriet, stående i en prædikestolslignende udbygning, er en mand ved at lodde dybden, mens en anden ved siden af er pa-

rat til at give lodskuddets resultat videre til en mand som sidder i tårnet, tæt ved rorgænger og navigatører.

Oppe på kobryggen og på fore- og agterkastellet halvvejs skjult af skanseklæderne står alle soldaterne klar. Det er bøsseskytter med jernhatte på hovedet og musketter i hænderne - ingen piker ses, for hvad skal man bruge dem til til søs! De var jo beregnet til at holde rytteriet på afstand. Men et par partisaner tilhørende underofficerer samt 3 faner båret af fændrikker med blød hat og fjer kan observeres. Også hovedsmanden iført rustning og hjelm og med draget sværd ses agterude neden for trappen til agterkastellet's øvre del. Her står trompeterne - de blæser - joh skibet er klar til kamp.

I et solidt tov slæber storbåden agterude. Den slæber i kort trosse, hvilket er det bedste i medløbende sø, så undgår man at den skærer ud. Båden tager en overhaling, slæbetrossen er slæk og forude står et par mand klar med bådshager for at støde fra, hvis båden skulle finde på at løbe op i agterenden af skibet. Det er såvel en ubehagelig som en farlig situation for de 8 mand ombord. Båden er kravelbygget og armeret med to små kanoner forude og nogle svingstykker. Den har én mast med stagfok og smakkesejl med fast sprydstage. Skibsbåden var uundværlig og den blev oftest slæbt agterude. Såvel orlogsskibe som koffardiskibe lå så godt som altid for anker og det var skibsbåden der klarede forbindelsen til land. I kampens



*Detalje af kobberstikket -
storbåden på slæb med den
ombordværende besætning.
Bemærk også ornamenter-
ne på selve skibet - herun-
der rigets forskellige vå-
benskjolde.*

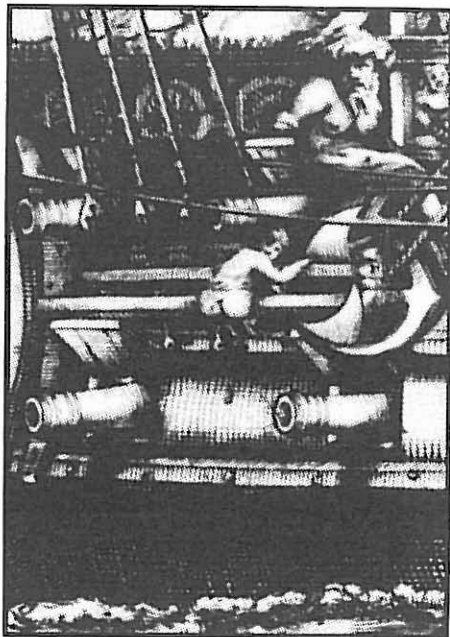
hede var skibsbåden de druknendes redning.

Udsmykningen er overdådig. Desværre kan vi ikke se farverne på skibet men de har sikkert været livlige. Allerforrest ses gallionsfiguren, en løve, og på toppen af denne et tyrkerhoved. Udskårne havmænd med hjælm og skjold og tyrkere med turban, alle i dobbelt størrelse, vogter over skibets for- og agterkasteller,

også skanseklædningen er udskåret. Agterkastellet er et skue af renæssancens ornamentik, halvsøjler og udskæringer med beslagværk og bosser, udskårne ansigter og figurer. Imellem tårnene ses et felt bestående af 15 våbenskjolde. Andre steder på agterkastellet ses malerier af slagscener til søs og til lands. Med til stadsen hører skanseklæderne som ses på lønningen samt klæderne på mærsekurvene. Man fristes til at tro at

ornamentikken er overdrevet, men ser man på samtidige malerier af engelske orlogsskibe, f.eks. "Prince Royal" er der god overensstemmelse.

Flagene er et kapitel for sig. Fra alle mastetoppe føres rektangulære flag. Med undtagelse af flaget på stortoppen som har dannebrogskorset er dugen vandretstribet. Denne type genfindes også på nokken af latinersejlenes ræer. Under de fleste flag vajer meget store vimpler. I flaget på stortoppen såvel som skanseklæder og mærsekurvsklædet samt i bådens flag ses Chr.d.IV's kronede monogram. Flag og vimpler er dekoreret med våbnene for alle kongens forskellige riger og lande. Gøsen allerforrest har en sol, yderligere ses ikke. Fortoppen de tre kroner (Sverige) og vimplen løve og hjerter (de goters), stortoppen har de tre løver (Danmark), vimplen i oval krans en løve med økse (Norge). Mesanen viser lindormen (de venders) og den tilhørende vimpel lammet med korsfane (Gotland), på latinertopråen to løver (Slesvig), på latinermesandråen svane med krone (Stormarn) og derunder vimpel med ovalt skjold med to bjælker (Oldenburg), bonaventuremasten viser flag med ridder til hest (Ditmarsken), latinerråen flag med kors i ovalt skjold (Delmenhorst), herunder en vimpel hvor kun en sol ses. Fra hvert af tårnene vajer et flag - kun på det ene se våbnet et skjold med takket bort (Holsten). Endelig ses på forreste tårn et flag med ovalt tomt våbenskjold. Ialt ses



Detalje af kobberstikket - en bådsmand besørger sin nødtørft siddende på et anker. Stedet fungerede sammen med galionen som bådsmandenes toilet.

13 våbenskjolde.

Rigsheraldikken optræder også på agterkastellet. Heraf ses at der mangler to våben i flagene - det er dem vi ikke kan se - nemlig en kronet klipfisk (Island) og en ørn (Øsel). Alle våbnene kan identificeres som tilhørende rigsvåbnet - bortset fra det tomme ovale våben som forbliver en gåde.

Der kan ikke herske tvivl om, at den person som har fremstillet billedet af orlogsskibet har haft et endog særdeles godt kendskab til søen. Mange detaljer

viser dette. Søfolkenes påklædning for eksempel. I en sømandsgrav på Svalbard er fundet en frygisk strikket hue mage til den vi ser båds mændene iført på stikket. Den uniformsagtige påklædning bevidnes af de skriftlige kilder. I november 1598 betilte kongen hos sin skræder Ernst Møller bådsmandsklædninger til en rejse kongen skulle foretage i foråret. Der skulle indkøbes for 300 rigsdaler engelsk klæde og hvert fartøj skulle have sin farve. (4) Svingkanonerne i båden svarer til fund og andre samtidige gengivelser og så videre. (5) Der er derfor ingen grund til at betvivle, at såvel skrog som rigning, sejlføring, udrustning og bemanning er søgt korrekt gengivet. Dette er ikke et fantasiskib. Det er et af Christian d.IV's orlogsskibe!

Hvad er det for et orlogsskib og hvornår er det fra? Skibets flag med de kongelige monogrammer viser kun, at det er fra Chr.d.IV's tid, men hvornår inden for hans lange regeringsperiode 1588-1648?

Ud fra den almindelige udvikling af skrog og rigning kan vi allerede sige noget. De forholdsvis høje kasteller og kobryggen er gammeldags træk - der peger mod 1500-årene. "Wasa" fra 1628 havde kun et lavt forkastel. De lange gallerier som løber omkring agterenden er også karakteristiske for slutningen af 1500-tallet. I 1620-erne var de afskaffet at dømme efter samtidige udenlandske og danske billeder. Sær-

præget er udformningen med de fire tårne på agterkastellet, men nogle lignende tårne ses på billeder af engelske orlogsskibe fra omkring 1600. Ser vi på rigningen er typen med fire master med topsejl og med latinersejl på de to agterste brugt i store skibe i sidste del af 1500-årene og begyndelsen af 1600-årene. Bl.a. har Laurits Benedicht i sit tryk "Søekortet" fra 1568 gengivet en sådan firemaster. Et af de sene eksempler på denne rejsning er den ovennævnte "Prince Royal" bygget 1610. Brugen af latinermesan ophørte omkring 1650, men endnu tidligere - omkring 1630 - indførtes i stedet for latinertopsejl et mesanråtopsejl. Et gammelt træk er bonnetten. Den blev brugt på de største sejl - d.v.s. storsejl og fok - et stykke op i 1600-årene. Bovenblinden er derimod en nyhed. Den dukkede op omkring 1590 i engelske og hollandske orlogsskibe. Også brugen af kranbjælker til ankrene er en nyhed - introduceret omkring 1600. Skibet er derfor daterbart med en byggedato imellem ca.1595 og ca.1615.

Med hensyn til heraldikken brugte de danske konger Frederik d.II., Christian d.IV og Frederik d.III segl med et centralskjold med de tre løver omgivet af et antal mindre skjolde. Frederik d. II havde 11 mindre skjolde, Christian d.IV 13 og Frederik d.III 15 skjolde. Christian d. IV tilføjede lammet med korsfanen for Gotland og en ørn for Øsel. Den optræder første gang i 1596 og Frederik

d.III. supplerede med en drage for Bornholm og en isbjørn for Grønland. (6) Paradoxsalt nok voksede antallet af våbenskjolde, mens riget skrumpede. Heraldikken kan ikke hjælpe os nærmere en datering end post 1596, ante 1648.

Hvad er det for et skib?

Da stikket er stilet til kongen må det formodes at dette særlige skib er kongens flagskib eller livskib. Men hvilket? H.D.Lind har i sin bog Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd, 1889 angivet kongens mange rejser og de skibe han brugte som flagskibe. 1596 -1598 var "Josaphat" kongens livskib. I perioden 1599-1606 var det "Victor". I 1606 tog han det nybyggede "De tre Kroner" på rejsen til London, men kongen synes ikke at have været tilfreds med dette skib. Ligesom sine foregængere i samme størrelse, 1500 engelske tons, var den åbenbart en dårlig sejler. I 1607 gik rejsen med "Gideon" til Stavanger, 1610 benyttede han på en rejse til Oslo "Argo", som blev hans foretrukne skib i de følgende år. I 1612 under Kalmarkrigen var han dog atter om bord i "Victor". Derefter blev den nybyggede "Patientia" i 1617 livskib.

Der er ikke meget der taler for at det portrætterede skib er "De tre Kroner". Dette store skib havde 72 kanoner. "Josaphat" vides at have haft 52 stykker, "Patientia" 54 stykker, "Gideon" bygget 1585 blev aldrig livskib og havde kun 30 stykker, "Argo" fra 1600 havde 54 stykker, mens "Victor" ifølge Palle Lau-

ring havde 44 stykker, præcis det tal man kan regne sig frem til på stikket. Meget tyder altså på, at det afbildede fartøj må være "Victor" og ikke "De tre Kroner". (7)

"Victor" var bygget i 1598 af den skotske skibsbygger Robert Peitersson. Kølen var strakt i 1596/7 ved Haderslev. Master blev hentet i februar 1598. Det blev afleveret i juni samme år. Kongen havde i øvrigt et praktisk forhold til sine orlogsskibe. Selv hans livskib "Victor" var eksempelvis ikke for godt til at blive sendt på en rejse til Spanien i 1602 med en tømmerlast. "Victor" skulle inden rejsen udtakles og udmonteres på koffardivis samt forsynes med bovporte. Ladningen skulle indtages i Drammen. Returlasten var utvivlsomt vin og salt.

Hvem har lavet billedet og i hvilken anledning??

Teksten lyder:

AD DIVUM CHRISTIANUM IV SEP-
TEMTRIONIS REGEM POTENTIS-
SIMUM

*Til den guddommelige Christian den
Fjerde- Nordens mægtigste konge*

Maxime rex, cui sæcla parem vix prisca
tulere,
*store konge, hvis lige fordums århun-
dreder næppe frembar*

Vix norunt hæc nostra; o laude excelsior omni

(og) dette vort næppe kender : o du som er mere fremragende end enhver ros,

Accipe quam ferimus clementi fronte
CARINAM

modtag med mild mine skibet som vi frembærer

Particulam gaza, qua Danica Regio
splendet

*en lille del af den skat, ved hvis hjælp
det danske kongerige stråler*

Atque sua extendit, iuxtaque statua
tuetur

*og udstrækker sine besiddelser og i
lige grad forsvarer sine faste besiddelser*

Hanc tibi debemus. Tibi Nereus æquoris
ipse

det skylder vi dig. Selveste Nereus har

Arctoi imperium, et stabiles donavit
habenas,

*givet dig magt over Nordhavet og faste
tøjler*

Quas neu sors : neu vis, neu ulla abole-
uerit ætas

*som hverken skæbnen, vold eller nogen
tid har kunne afskaffet.*

I nederste højre hjørne læses :

Christian Møller
inuenit & delineauit I.D.S.

*Christian Møller fandt på det og I.D.S.
tegnede det. (8)*

Hvilken begivenhed er dette kobberstik lavet til? Teksten er en hyldest til Nordens mægtigste konge Chr.d.IV. og hans søherredømme symboliseret ved et særligt skib - nemlig det gengivne. Understregningen af det nordiske peger mod tiden før den store europæiske krig - trediveårskrigen. Anledningen kunne være kongens sejlads til London - men hvorfor er der da ingen hentydninger i teksten til dette? En anden anledning kunne være afslutningen af Kalmar-krigen 1613- der understregede kongens magt i Norden, en krig hvor Danmark dominerede på havet takket være en effektiv og god flåde. Men der er heller ingen hentydninger til sejren over svenskerne. En tredje anledning kunne være kongens hjemkomst fra sit togt til Nordkap i 1599. Her er en bemærkning i teksten, nemlig "Arctoi imperium" - magten over Nordhavet og det var jo lige præcis det som ekspeditionen i 1599 gik ud på at demonstrere. Hvalfiskene som ses i havet peger i samme retning. Flåden der sejlede til Nordkap bestod af 8 orlogsskibe. Kongen var om bord i "Viktor". Agten for det flagsmykkede skib ses 6 skibe - foran 2 - måske er skibene til højre kongens flåde og måske er de øvrige et par af de skibe, som flåden var sendt op for at visitere og beslaglægge i Nordhavet? Endvidere

er ordspillet om forrige århundreder og vort en angivelse af, at året 1600 må være passeret.

Hvem var Christan Møller og hvem var I.D.S.??

Digteren Christian Møller var ikke tilknyttet flåden - datidens søfolk var ikke stærke i latinen - og der er intet maritimt islæt i teksten. Den er i sin svulstige form og essens det gængse for tiden og for den lærde og adelige verdens hyldest til monarken. Sandsynligvis var Christian Møller en akademiker - måske en teolog, der optrådte som lejlighedsdigter. Kendes en sådan? En Christian Møller var rigtignok uddannet på Københavns Universitet, og han blev i 1630-erne indskrevet ved universitetet i Oxford. En anden person - eller måske den samme - en student Christian Mulænus blev i 1612 indskrevet i matriklen. Han var fra Odense. (9)

Af tidens få kendte grafikere beskrevet af Jørgen Sthyr passer initialerne I.D.S. kun til Jan Dirksen, en indvandret kobberstikker, som også stod for stikket Hafnia Metropolis fra 1611. Her signerer han: Iohan Dirksen scul. Jan Dirksen var formentlig af nederlandsk herkomst, men kom til Danmark fra Hamborg og opholdt sig i årene efter 1610 i København. Han havde dog fortsat bopæl i Hamborg, hvor sønnen Dirck blev født 1613. Siden flyttede familien til København. Han døde i 1618.

Det forekommer usandsynligt at en student og lejlighedsdigter som Christian Møller eller en tilrejsende kobberstikker som Jan Dirksen kan have været initiativtagere til trykket. Nej, der må have stået indflydelsesrige personer bag. Hvem ønskede at hylde kongen i 1612 eller 1613 ved at forære ham et stik af flagskibet fra hans ungdoms eventyrrejse til Nordkap? Sikkert en eller flere af de ombordværende adelsmænd, der dengang havde fået et nært forhold til den unge konge. Bemærkelsesværdigt er det, at flere af skibskammeraterne på togtet med "Victor" i 1599, senere indtog de højeste stillinger og forblev kongens bedste venner og trofaste tjenere. Mest fremtrædende blev Mogens Ulfeld, der var rigsadmiral fra 1610 til sin død i 1616. Han afløstes af en anden "victorianer" nemlig Albert Skeel der beklædte embedet til 1623. Andre blev lensmænd. Sivert Grubbe i det fede Malmøhus len, Joakim Bülow på Kronborg og senere Vordingborg og Knud Axelsen Gyldenstjerne på Hald. Mon ikke trykket er blevet til på disse adelsmænds initiativ som en hyldest og erindring til kongen som atter opholdt sig ombord i "Victor" midt under en uafsluttet og vanskelig krig. Det harmonerer godt med den høje standard i gengivelsen af skibet, for er der noget en sømand ikke bryder sig om - og sømand det var kongen - så er det at se sit skib sjusket eller forkert gengivet - den slags er kun for ignorante landkrabber.

Konklusionen er at stikket er et skibs-portræt af "Victor". Det er formentlig blevet til i 1611 eller 1612 inden freden i Knærød i jan.1613. Det er udført af Jan Dircksen som opholdt sig i hovedstaden og var en kapabel kunstner med kendskab til søvæsen og sejlads og til-lige havde "Victor" at tegne efter samt deltagere i togtet at referere til vedrø-rende rejsen. Billedet er i høj grad brug-bar kulturhistorisk dokumentation. Gengivelsen af skibet er ikke målmæs-sigt korrekt, men det giver et autentisk billede af en dansk orlogsmand omkring 1610. Med sin detailrigdom er dette stik på højde med de bedste af datidens ne-derlandske, franske og engelske skibs-gengivelser og en god kilde til vor egen søfartshistorie og den europæiske med, hvilket Morton Nance indså allerede i 1913.

Litteratur:

- Svend Ellchøj: Politikens Danmarkshistorie Bd.7, København 1964.
- H.F. Garde: Den danske sømagts historie 1535-1700, København 1861
- H.F. Garde: Efterretninger om den danske og norske Søemagt, Kbhvn 1832.
- Poul Bredo Grandjean: Det danske rigsvåben, København 1926.
- Basil Greenhill: The evolution of the Sailingship 1250-1580, keynote studies from the Mariners Mirror, Conway U. K. 1995 , side 219.
- Knud Klem: Skibsbyggeriet i Danmark og Her-tugdømmene i 1700-årene Bd.1, København 1985.
- Björn Landström: Regalskeppet Wasa från början till slutet, Stockholm 1980, s.15 ff.

- H.D.Lind: Kong Kristian den Fjerde og hans mænd på Bremerholm, opr. 1889, genoptryk København 1974.
- Vilhelm Lorenzen: Chr. d.IV's byanlæg, København 1937.
- Ole Mortenson: Renæssancens fartojer, Rudkøbing 1996.
- Niels Probst: Nordeuropæisk spanteopslagning i 1500- og 1600-tallet, Martim Kontakt XVI, s. 7-42. København 1993.
- Jørgen Stühr: Dansk Grafik I, 1500-1800, Vær-løse 1970 genoptryk.s. 60.
- Leo Tandrup: Svensk agent ved Sundet 1621-1626, Århus 1971.

Trykte kilder:

- C.F.Bricka m.fl.: Kancelliets Brevbøger 1551-1645, Kbhvn.1885-1968.
- Sivert Grubbes dagbog, Danske Magasin 4 Række, II 1873 s.367-384.
- Jonas Charisius (1571-1619) dagbog over Chr. d.IV's rejse til de norske kyster er trykt i Johan Schlegel: Sammlung zur dänische Geschichte, Første bind, fjerde del, s. 45-90, trykt København 1773.

Noter:

- (1) se eksempelvis Niels Probst op.cit. s.10
- (2) Greenhill op.cit. s.219.
- (3) H.F. Garde 1832 op.cit. s.75.
- (4) se Kancelliets Brevbøger, nov.1598
- (5) se Landström op.cit. s.9.
- (6) Grandjean op. cit. s.151.
- (7) Tandrup op.cit. s.451 skriver, at i 1624 havde "Victor" 24 stykker og 100 båds-mænd, mens "Patientia" nu sattes til 42 stykker og 300 båds-mænd. Søartilleriets udvikling gik hastigt i be-gyndelsen af 1600-tallet, og den gik fra mange mindre til færre og større kanoner, d.v.s. fra entring til odelæggelse af enheder ved artilleri-beskydning.
- (8) Diget er oversat af forfatteren med hjælp og korrektur af Karsten Friis Jensen, Institut for Græsk og Latin, Københavns Universitet.
- (9) Birkø-Smith: Københavns Universitets Matrikel 1611-1667.

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

Sammenfatning af referat fra generalforsamlingen den 17.4.1996 kl. 19.30 i Søofficersforeningen.

1. Advokat Janne Wirenfeldt Asmussen blev valgt til dirigent og konstaterede forsamlingen lovligt indvarslet.
2. Derefter gennemgik formanden de programpunkter, som bestyrelsen har planlagt gennemført i sæsonen 1996-97.
Der forekom ingen kommentarer til beretningen, der blev godkendt.
3. Dirigenten overgav derefter ordet til kassereren Niels Probst for aflæggelse af regnskaber for:

- 1) Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab.
- 2) Kommandørkaptajn Sigurd Barfoeds Legat.
- 3) Forlaget Marinehistoriske Skrifter.

Forsamlingen havde ingen kommentarer til de forelagte regnskaber, der alle blev godkendte. Vedr. fastsættelse af kontingentet var der enighed om fastholdelse af det nuværende niveau på 125 kr. pr. voksen person.

4. Dirigenten konstaterede, at der ikke forelå nogle forslag til årets generalforsamling.
5. Derefter overgik man til valg. Formanden, Kommandør Per Wessel-Tolvig var villig til genvalg. Næstformanden, Jørgen greve Ahlefeldt-Laurvig, Overarkivar H.C. Bjerg, Overlæge Jens Baastrup og Museumsdirektør Ole Louis Frantzen var på genvalg og var alle villige til genvalg. Samtlige blev valgt.

Til repræsentantskabet foresloges indvalgt Direktør Johannes Jørgensen fra Mobil Oil, der i de sidste år har ydet Orlogsmuseet god støtte. Johannes Jørgensen indvalgtes i repræsentantskabet.

Revisionsfirmaet Bent Nicolajsen foresloges til revisorer og genvalgte.

6. Dirigenten efterspurgte, om der var kommentarer iøvrigt til generalforsamlingen under punktet Eventuelt, og da dette ikke var tilfældet, afsluttedes generalforsamlingen, og dirigenten overgav ordet til formanden, der takkede dirigenten og generalforsamlingen for et godt gennemført møde.
7. Herefter vises film af Ole Brage fra Danmarks Radios filmarkiv vedr. emner fra flåden i 1930'erne.

Ole Lisberg Jensen
Sekretær

Janne Wirenfeldt Asmussen
Dirigent

MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Referat af generalforsamlingen i Orlogsmuseets Modelbyggerlaug,
torsdag den 25. april 1996.

1. Formanden Peter Beisheim indledte med at byde velkommen til de fremmødte 20 medlemmer og derefter foreslå Chr. Lindhe som dirigent, hvilket blev tiltrådt. Dirigenten konstaterede generalforsamlingen lovligt varslet og gennemgik generalforsamlingens punkter.
2. Formanden aflagde herefter beretning med en gennemgang af laugets aktiviteter i sæsonen 95/96, herunder de to udstillinger vi har deltaget i. Endvidere omtalte han modeller, som er under bygning for museet, samt takkede medlemmerne for indsatser til gavn for museet og lauget i sæsonens løb. Sluttelig meddelte Peter Beisheim, at han ønskede at trække sig ud af bestyrelsen, ligesom han meddelte, at Morten Skov, som ikke var til stede, ikke ønskede genvalg.
3. Kassereren Peter Maack aflagde regnskabsberetningen, som viste, at forhøjelsen af kontingentet til 150 kr. sidste år har medført, at regnskabet for 1995 næsten ballancerer, selv om der har været ret store udgifter til bl.a. foredragsholder og omkostninger vedr. udstillinger. Såvel den afholdte auktion som julemødet har givet pæne overskud, selv om julemødet var ret dårligt besøgt. Dette sidste blev kommenteret af Gert Gray Andersen, som foreslog julemødet erstattet af en almindelig temaaften, andre mente dog at arrangementet skulle bibeholdes, og der blev henstillet til bestyrelsen at gøre mere reklame for den hyggelige sammenkomst.
4. Kontingentet blev fastsat uændret til 150 kr. for sæsonen 1996-97.
5. Der var ikke indkommet foreslag til generalforsamlingen.
6. Som nye bestyrelsesmedlemmer blev foreslået Michael Prætorius og Frank Ebbe, og begge blev valgt.
Som revisorer genvalgtes Michael Rehorst og Morten Vinther.
7. Under Eventuelt nævnte Gert Gray Andersen, at arbejdet med en modelbyggerhåndbog var gået i stå, og han opfordrede alle til at udarbejde materiale til bogen. Bestyrelsen lovede at se på sagen og eventuelt nedsætte et udvalg til at arbejde med bogen.
Morten Vinther bad om, at regnskabet blev opstillet på en mere tidssvarende måde, og at der forelå et budget for den kommende sæson.
Muligheden for at søge fondsmidler til specielle aktiviteter f.eks. udstillinger blev endnu en gang diskuteret, men Ole Lisberg Jensen mente at det ville blive vanskeligt at opnå, da der er mange om budet og museet gør en massiv indsats på dette felt.
Efter dette kunne dirigenten afslutte generalforsamlingen. Medlemslisten for 1996 var fremlagt på mødet, og den vil blive fremsendt til alle ikke fremmødte medlemmer.
Næstformanden Niels Probst takkede på laugets vegne Peter Beisheim for mange års indsats som formand.
Aftenen fortsatte med et interessant foredrag af marinarkæologen Birger Thomsen om rokanonbådsvåbnet fra ca. 1780 til 1864, og bådtypernes udvikling blev beskrevet og illustreret med lysbilleder. Foredraget var meget aktuelt, da en byggegruppe i Modelbyggerlauget netop har afsluttet arbejdet med et diorama, visende en aktion i kanonbådskrigen. Den historiske baggrund for træningen samt byggeprocessen, blev støttet af en lysbilledeserie, beskrevet af Per Jessen. Dioramaet vil blive opstillet på Orlogsmuseet i løbet af sommeren.

Bestyrelsen har konstitueret sig med Per Jessen som formand, Niels Probst næstformand og Peter Maack som kasserer. Øvrige bestyrelsesmedlemmer er Ole Lisberg Jensen, Michael Prætorius og Ebbe Frank.

BOGHJØRNET



Nedenstående bøger sælges.

Almanacco Navale 1968-69. 717 s. ill. indb.	kr.	90,00
do. 1970-1971 + 1972-73. 769 + 831 s. ill. indb. Pr. stk.	kr.	100,00
Almanach für die k. und k. Kriegsmarine 1907, 1908, 1911. hhv. ca 540, 570 og 680 sider. Pr. stk.	kr.	185,00
Anderson, R.C.: Oared fighting ships. 1976. 102 s. ill. indb.	kr.	20,00
Barford, J.H.: Christian IV's Nyboder (Maritim Kontakt 5). 1983. 208 s. ill.	kr.	30,00
Breyer, S. & G.Koop: Die Verluste der deutschen Überwasserseestreitkräfte. (Die Deutsche Kriegsmarine, Bd. 4). 1988. 182 s. ill. indb.	kr.	110,00
Burns, K.V.: Devonport built warships since 1860. 1981. 112 s. ill.	kr.	20,00
Carter, B.J.: Naval Wargames. 1975. 140 s. ill. indb.	kr.	35,00
Combat Fleets of the World 1976/77. 575 s. ill. indb.	kr.	110,00
Critchley, M.: British Warships since 1945. Pt. 2 (ubåde og depot-skibe). u.år. 104 s. ill.	kr.	15,00
Danmarks Skibsliste (Flagbogen). Årg. 1936-37-38-39-40-41-42-44-46. Pr. årgang	kr.	25,00
do. Årg. 1948-49-50. Sælges kun samlet !	ialt	kr. 45,00
do. Årg. 1954+55+58. do.	ialt	kr. 35,00
do. Årg. 1970-71-72-73-74. do.	ialt	kr. 40,00
do. Årg. 1975-76-77-78-79. do.	ialt	kr. 40,00
do. Årg. 1977+79+80. do.	ialt	kr. 25,00
do. Årg. 1983-84-85. do.	ialt	kr. 30,00
do. Årg. 1986-87-88. do.	ialt	kr. 30,00
Dannebrog Fleet, The. 1883-1993. 208 s. ill. indb.	kr.	110,00
Dansk søulykke-statistik 1976 + 1978. Pr.stk.	kr.	10,00
Glazar, T.: Bilder aus deutschen Flotten. 1972. 20 s. ill. (tegninger)	kr.	10,00
Historisk Tidsskrift 1893-94 (heri Axel Larsen: Hvem anførte den forenede svensk-dansk- preussiske flåde i sommeren 1535?).	kr.	25,00
Humble, R.: Japanese high seas fleet. 1973. 160 s. ill.	kr.	10,00
Larsen, K.: Vore orlogsskibe fra halvfemserne til nu. 1932. 180 s. ill. indb.	kr.	60,00
Lenton, H.T.: German Surface Vessels 1 + 2. 1966. 159+159 s. ill. indb.		
(Navies of the Second World War) samlet.	i alt	kr. 40,00
Les Flottes de Combat 1947. 410 s. ill. indb.	kr.	50,00
Lærebog for Orlogsgaster 1962. 446 s. ill. indb.	kr.	25,00
Meister, J.: The Soviet Navy, vol. 1 + 2 (Navies of the Second World War). Ialt 302 s. ill. indb. (lille format).	i alt	kr. 50,00
Morris, J.M.: History of the U.S.Navy. 1984. 224 s. ill. indb.	kr.	30,00
Muxoll, F.: Lærebog i Takkelladsens fart og Paalægning, Skibenes Ekvipering og Desarmering m.m. 1853, ca. 164 s. ill., indb.	kr.	210,00
Polmar, N.: The ships and aircraft of the U.S.Fleet. 11th ed. 1978. 350 s. ill. indb.	kr.	100,00
Polmar, N.: The ships and aircraft of the U.S.Fleet. 12th ed. 1981. 422 s. ill. indb.	kr.	110,00
Polmar, N.: The ships and aircraft of the U.S.Fleet. 13th ed. 1985. 559 s. ill. indb.	kr.	110,00
Poulsen, H.: Danske skibsportrætter. 1985. 140 s. ill. indb.	kr.	65,00
Preston, A.: Battleships of World War I. 1972. 260 s. ill. indb.	kr.	95,00
Rohwer, J. & G. Hümmelchen: Chronik des Seekrieges 1939-45. ca 1969. 654 s. indb.	kr.	85,00
Smith, S.: The battle of Leyte Gulf. 1961. 174 s. (pocket-book)	kr.	5,00
Steenen, R.S.: Fregatten Jylland. 1961. 59 s. ill.	kr.	10,00
Svedstrup, A.: De danske Vej. 1902. 394 s. ill. indb.	kr.	70,00
Svenska Flottans Historia. Bd. 1 - 3. ill. indb. (bind 3 meget falmet, øvrige lidt slidte)	kr.	750,00
Terzibaschitsch, S.: Flugzeugträger der U.S.Navy. 1978. 360 s. ill. indb.	kr.	75,00
Weyer's Taschenbuch der Kriegsflotten 1909. 482 s. ill.	kr.	150,00
do. 1914/15 (+ Nachtrag)	kr.	115,00
Weyer's Flottentaschenbuch 1968. 412 s. ill.	kr.	80,00
do. 1969/70. 447 s. ill.	kr.	80,00
do. 1973/74. 496 s. ill.	kr.	90,00
Weyer's Warships of the World 1971. 458 s. ill.	kr.	80,00
do. 1977/78. 605 s.	kr.	90,00

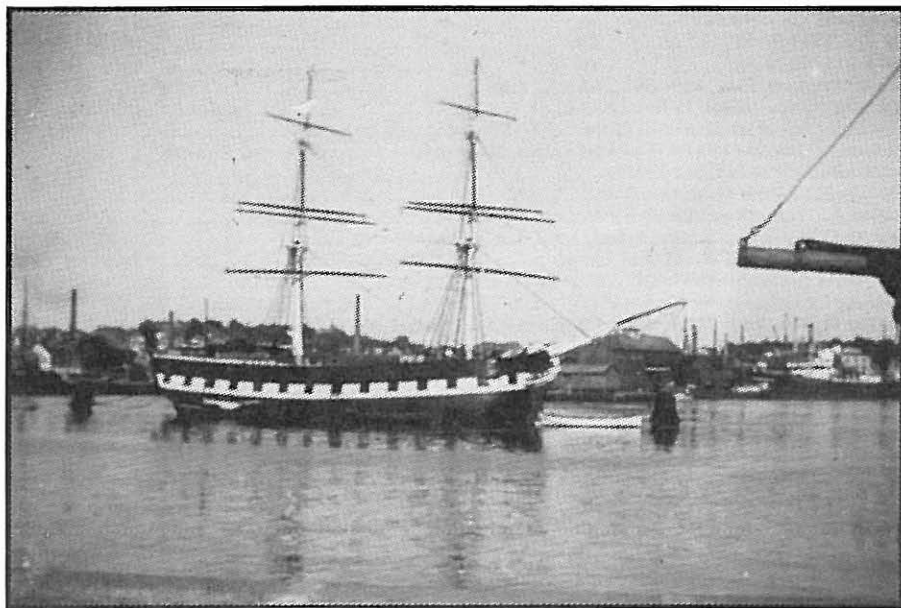
Til ovenstående priser kommer eventuel porto.

Gunmar OLSEN, Baltorpevej 79, 2.mf., 2750 Ballerup. Tlf. 44 97 51 07

Evt. tilbud bedes sendt til Orlogsmuseet att.: Mogens Dithmer

FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Opgavebilledet i sidste nummer viste orlogsbriggen ØRNEN (1880) til ankers ud for Troense, Tåsinge. En læser oplyser mere præcist, at det er taget fra Strandgade i Troense ud over ankerpladsen "Pilekrogen", til venstre ses sunddampernes anløbsbro. ØRNEN fungerede som øvelsesskib for Flådens underofficerselever, og billedet, som iflg. optegnelser på bagsiden er fra begyndelsen af dette århundrede, kan meget vel være taget under et øvelsestogt, eftersom Troense ofte blev anløbet efter hjemkomst fra udenlandsrejsen. ØRNEN udgik af flådens tal i 1908 og blev solgt. Den heldige vinder blev **Ib Johansen, Granparken 69, 2800 Lyngby**, som har fået sin præmie tilsendt.



Museet har for nylig modtaget ovenstående fotografi som gave. Vi vil gerne have oplyst navnet på briggen, som ses liggende til ankers. Til hjælp kan vi oplyse, at vi befinder os i Svendborg havn engang i 1930'erne. Er det mon et orlogsskib?

Svar til Orlogsmuseet senest 1. juli 1996.