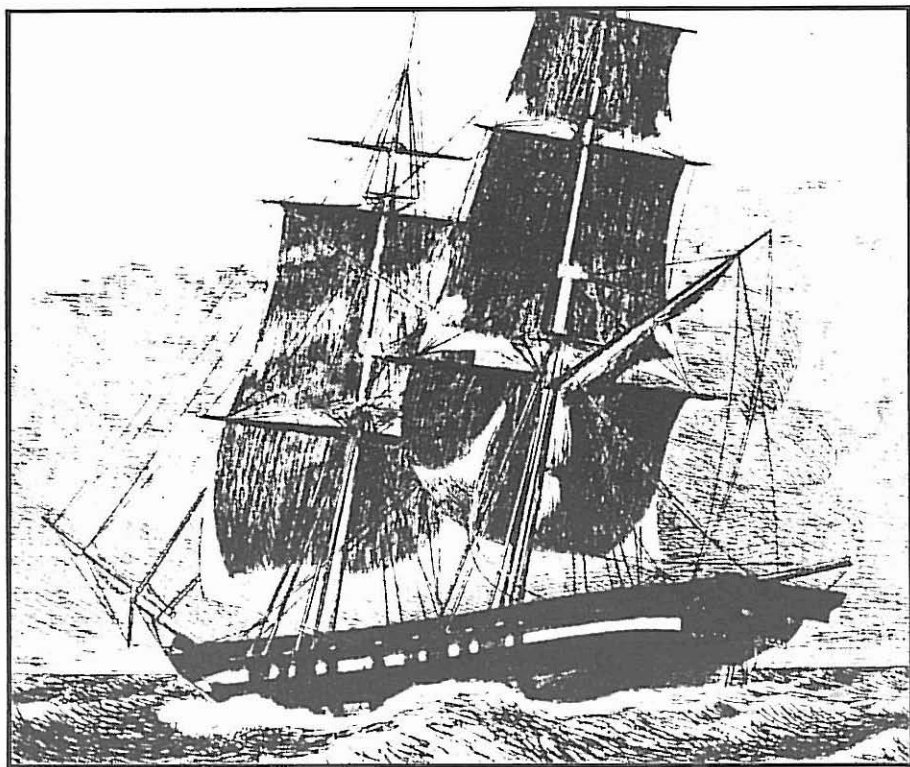


# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



30. årgang

Nr. 3 - August 1997

# MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

---

For sæsonen 1997-98 er følgende arrangementer planlagt:

**Lørdag/søndag den 27.-28. september 1997.**

Udflugt til det nye marinemuseum i Karlskrona.

Nærmere herom inde i bladet.

**Tirsdag den 30. september 1997 kl. 19.00** og efterfølgende tirsdage er der undervisning i skibsteknisk tegning. Har du lyst til at være med skal du bare møde op en tirsdag aften.

**Torsdag den 2. oktober 1997 kl. 19.00.**

Foredrag af Ralph Preston om skibsmodeller.

Han vil fortælle om sine egne erfaringer som modelbygger.

De igangværende arbejdsgrupper vil blive gennemgået og nye vil blive igangsat.

**Torsdag den 6. november 1997 kl. 19.00.**

Filmklip og video om gamle og nye krigsskibe.

Vi har samlet materiale til illustration af såvel ældre som nyere skibe i aktion. Ligger du inde med videoptagelser som kunne indgå i aftenens program, bedes du kontakte Per Jessen på telefon 42 81 69 15.

**Torsdag den 4. december 1997 kl. 19.00.**

Traditionelt julearrangement, hvor vi håber at se et stort antal laugsmedlemmer med ledsagere.

**Torsdag den 8. januar 1998 kl. 19.00.**

Fremvisning af medlemmernes nyeste modeller, samt museets nyerehvervelser.

Foredrag om Chr. 4.s flåde, ved Niels Probst.

**Torsdag den 5. februar 1998 kl. 19.00.**

Foredrag om radarens udvikling med gennemgang af bl.a. antennesystemer, ved Jørgen Skovsø.

Videoklip fra modelbyggerens værksted, ved Gert Gray Andersen.

**Torsdag den 5. marts 1998 kl. 19.00.**

Foredrag om krigsskibe og deres fremdrivningssystemer, ved Michael Prætorius og Per Jessen.

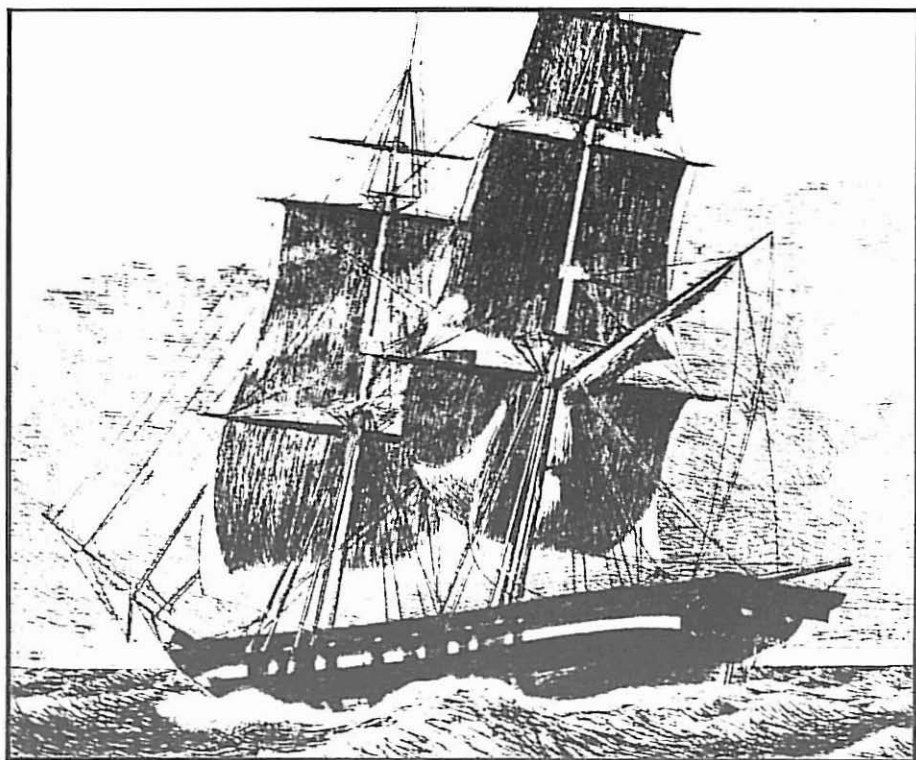
**Torsdag den 2. april 1998 kl. 19.00.**

Generalforsamling med efterfølgende foredrag om nye vikingskibsfund i Roskilde.

Vi må allerede nu tænke på efterårsferien og vi mangler guider til at hjælpe børnene med de radiostyrede modeller. Kan du afse en eller flere eftermiddage imellem 11. og 19. oktober bedes du kontakte museet eller Per Jessen.

Bestyrelsen

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



30. årgang

Nr. 3 - August 1997

# 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. 125.-  
Enkelte numre kr. 25.-

Artikler og anmeldelser, der ønskes optaget i tidsskriftet, sendes til ovennævnte adresse. Sidste frist for indlevering af stof er den 10. i månederne januar, april, juli og oktober.

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kildeangivelse.

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

Tryk: ORLOGSMUSEET  
ISSN 0106.5122

## INDHOLD

### Artikler:

Lidt om båds mænd og  
bøsseskytter i 1500-tallet

*Jørgen H. Barfod* 59

### Andet:

Bind 4 i serien om orlogsflådens  
historie (midter opslag)

Boganmeldelse  
(Dansk søfarts historie 1-7,  
bind 1.) 73

"Flåden og Dansk Vestindien"  
Udstilling i Orlogsmuseet  
14.8.1997 - 1.2.1998 80

Bustur til Kristianstad og  
Karlskrona. Arrangeret af  
Orlogsmuseets Venner/  
Marinehistorisk Selskab 82

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 84

### Forside:

Orlogsbriggen ST. CROIX i Vestindien.  
Udsnit af tegning 1839, udført af søofficeren G.F. P. Wrisberg (1816-96).  
Søofficersforeningen.

# Lidt om bådsmænd og bøsseskytter i 1500-tallet.

*Jørgen H. Barfod*

Orlogsflådens skibe er naturligvis afgørende for dens styrke og virke iøvrigt, men som bekendt er det mest afgørende element i al søkrig de søfolk, der fører og arbejder med skibet. Englænderne udtrykker det således: "Ships do not fight, men do". Med mandskabet ombord er det selvfølgelig både officererne, andre befalingsmænd og mandskabet det drejer sig om, og derfor er det afgørende af hvilken kvalitet bådsmændene er.

I ledingsflådens tid var det bønderne, der stillede med deres skibe, men efter købstædernes fremkomst og de ændrede forhold for krigen både til lands og til søs blev det købstæderne, som stillede med mandskab. Kong Valdemar Atterdag etablerede et søforsvar, hvor det var købstæderne og lensmændene, som skulle stille med skibe, der var fuldt rustede, d.v.s. at de skulle stille både med skibe og med mandskab og også sørge for den nødvendige forplejning m.v. ombord.

I dronning Margrethes tid hører vi for første gang om krigsskibe ejet af dronningen, og kong Erik af Pommeren opbygger en egentlig kongelig flåde. Fra slutningen af 1400-tallet har vi lister over, hvad de forskellige købstæder skulle stille med af bådfolk til kongens orlogsskibe. Den eneste liste fra Christian 1.s tid er fra 1471, men fra kong Hans tid har vi lister fra 1486, 1496 og 1508.

Disse lister fortæller ikke alene noget om udskrivningerne til flåden, men også lidt om hvilke købstæder, der er udsete til at stille med mandskab, og om hvor store byerne er, da man må antage, at størrelsen af mandskabet til dels er en afspejling af indbyggertallet.

I Jylland var det følgende byer, der her er stillet op efter størrelse:

Bådsmænd	1471	1486	1496	1508
Århus	80	40	80	80
Ribe	80	40	70	120
Horsens	80	30	80	80
Åleborg	80	30		80
Randers	80	30	60	60
Viborg	40	20	40	40
Kolding	24	10	24	24
Nykøbing M.	20	10	24	29
Vejle	15	2	16	24
Holstebro	14	12	14	20
Grindå	12	2	12	12
Varde	12	6	16	20
Skagen	8	10	24	30
Hjørring	8	2	8	8
Ringkøbing	8	4	8	12
Skive	6	2	6	6

For øerne er tallene følgende:

Fyen:

Odense	80	40	80	80
Svineborg	40	20	40	50
Assens	40	20	40	40
Medelfar	10	4	10	30
Nyborg		4		20
Faaborg	10	2	6	8
Kerteminde	8	4	8	12
Rudkøbing	8	2	6	10
Bovens	8	2	6	10

Sjælland og Lolland, Falster, Møen:

København	100	50	100	120
Køge	80	20	80	60
Næstved	80	30	80	80
Nakskov	80	20	80	80
Slagelse	60	12	60	60
Roskilde	40	40	60	80
Stege	30	12	30	60
Helsingør		5	20	36
Nykøbing F.	30	8	30	30
Stubbekøbing	20	8	20	24
Kalundborg	20	10	20	20
Heddinge	20		10	10
Skelskør	15	4	10	20
Nykøbing S.	15	6	15	16

Bådsmænd	1471	1486	1496	1508
Ringsted	15	7	15	15
Nysted	15	10	15	18
Saxkøbing	15	6	15	18
Vordingborg	14	6	14	14
Præstø	10	6	10	14
Slangerup	10	4	10	14
Holbæk	10	4	10	10
Søborg	6			6

Tallene giver vel også et fingerpeg om, hvor der var en vis søhandel og skibsfart med koffardiskibe. Det kan dog undre, at man blandt de købstæder, der skal stille søfolk også er byer, som ligger midt inde i landet som f.eks. Viborg i Jylland og Slangerup på Sjælland. Endvidere ses det, at der er mindre købstæder som Hjørring, Ringkøbing og Skive i Jylland, Kerteminde, Rudkøbing, Bogense på Fyn og Søborg på Sjælland, som også skal stille med folk. Ialt var der således 1659 udskrevne søfolk.

For de to sidste år findes der tillige lister over folk, der skulle udskrives fra Skåne, Halland og Blekinge. Her ser listen således ud:

	1496	1508
Landskrone	130	80
Malmö	100	100
Væ	40	
Ysted	40	40
Lund	30	40
Ny Vardberg	30	30
Halmsted	30	24
Helsingborg	15	20
Trelleborg	10	20

Bosted	10	20
Rønneby	8	30
Sølvesborg	8	8
Ny Falkenberg	8	8
Skånør	6	10
Falsterbo	6	8
Tommerup	6	8
Lyckaa	6	8
Auskjær	6	6
Simmershavn	6	6
Kongsbacke	6	
Laveholm	4	8
Gl. Vardberg	4	4
Engelsholm	4	4
Gasekiil	4	

Også her er der flere indlandsbyer, der stiller med folk, men det bør vel fremhæves, at de 2 byer Landskrone og Malmö skal udskrive folk i en størrelsesorden med København. Det kan meget vel hænge sammen med, at de begge ligger ved Sundet og nær flådens leje. Endvidere skal en række mindre byer her stille med nogle få folk. I 1508 var der da ialt 2130 bådsfolk udskrevet.

Lønningerne for bådsmænd var på denne tid 3 mark om måneden, mens en skipper fik 10 mark.

Fra Christian 2.s tid har vi desværre ingen lister over udskrevne købstads-

folk, og næste gang vi hører om det er, da den fordrevne Christian 2. i 1531 omsider har fået samlet en flåde til et angreb på Danmark. Frederik 1. troede først, at angrebet ville komme over land, men da han i efteråret fik underretning om, at Christian var afsejlet fra Nederlandene med en flåde, fik han travlt med at få udrustet den danske orlogsslåde.

Kongens flåde var da kun lille, nemlig på omkring en halv snes skibe, så han var derfor nødt til at indkalde skibe fra købstæderne. Den 30. september 1531 fik en række købstæder ordre til "at udgøre jagterne til København og forskikke dem did med bøsser, krudt, lod, gode båds mænd og fetalje for en månedstid." Det drejede sig om 15 købstæder på Sjælland og 16 i Skåne, Halland og Blekinge. Sammenligner vi med listen fra kong Hans tid mangler byerne Heddinge og Søborg, mens der er tilføjet byen Korsør, der mærkeligt nok ikke har været med tidligere. (1)

Mens det her således drejer sig om byer, der skal stille med både skib og mandskab, idet man vel har givet ordre til de nærmeste, så blev der sendt bud efter bådsfolk til kongens egen flåde fra andre egne af landet. Således skrev kongen i november fra Haderslev, hvor han opholdt sig, til borgmestrene i Skagen: "Thi beder vi Eder og vil, at I retter Eder efter at udgøre os af eders by 15 gode duelige karle med en af eders borgmestre og en rådmand deriblandt med harnisk og værge, kost og spisning, som de

vel bedst kunne fra midfaste og indtil St. Michels dag, og at førnævnte 15 karle er uden al forsømmelse udi København med harnisk, værge, kost og spisning midfaste søndag førstkommende allersest. Vi vil der besørge og lade eder forvise ind på vore egne orlogsskibe." (2)

Desuden fik også i begyndelsen af året lensmanden i København Johan Urne og mester Anders ordre til, at de skulle have "fetalje rede at udfetalje 6 min herres skibe med straks til Kyndelmisse (2/2), så de da strax kan komme i søen og ikke skulle længere ligge i havnen" og at kongen ville komme med det første i fasten. De seks skibe var næsten alt, hvad kongen ejede af orlogsskibe. (3)

Efter Frederik 1.s død i 1533 lå orlogsslåden aftaklet i København, og den faldt i grevens hænder, da byen blev erobret.

Christian 3. anskaffede sig imidlertid nye skibe efterhånden som han ved Johan Rantzaus hjælp fik erobret Jylland og derefter øerne. Allerede i 1535 udstedte han ordrer til købstæder om at stille med båds mænd, men det var naturligvis langt færre end de hidtil havde været forpligtet til, da antallet af skibe endnu var ringe. Skagen skulle stille med 12 mand, mens Ålborg og Århus hver skulle stille 10 båds mænd. Desuden skulle Nykøbing Mors, Horsens og Varde stille hver 8 mand, Vejle og Ringkøbing hver 6 mand og Holstebro 4 båds mænd, d.v.s. ialt blot 78 båds mænd.



Fyn skulle stille med 70 båds mænd, Sjælland og de mindre øer med ialt 67 båds mænd og Skåne, Halland og Blekinge ialt 133 båds mænd foruden nogle tømmere mænd og andre. Ordrene lod på, at de skulle stille til kongens "orlogsskibes behov i foråret 1536. Endvidere blev der også den 30. november udskrevet bådsfolk fra Norge, nemlig ialt 131 mand til at stille Fastelavns søndag den 5. marts.

I 1535 ses det desuden, at en række sjællandske købstæder skal skaffe vinterleje til "kgl. Majestæts folk indtil på foråret, når kongen har behov for dem på skibene igen, og de skal betales derfor, eftersom det har været siden kong Hans og kong Frederiks tid." Det var 140 karle til Roskilde, 100 til hver af byerne Stege og Næstved, 80 til Nakskov, 70 til Skelskør, 50 til Slangerup, 40 til Nykøbing Falster og Slagelse, 30 til Maribo, Stubkøbing og Nysted, 20 til Ringsted, 16 til Nykøbing i Odsherred og Holbæk, 12 til Vordingborg og Saxkøbing mens Heddinge skulle have 8 og Søborg blot 6. (4)

Det var naturligvis ikke uden vanskeligheder for byerne at udskrive mandskab, og borgerne i Maribo bad da også om forståelse, fordi de "senest har måttet udrede 5 karle til skibs, hvilket kostede dem over 383 daler, og som nu er blevet taxeret med 10, ansøger om at måtte forkortes noget i denne svare tynge, og om muligt, da de ikke er søfarende, men bor inde i landet, at udrede fe-

talje i stedet for folk." (5)

Det var dog ikke alene byerne, men også kongen selv, der havde økonomiske vanskeligheder med bådsfolkene, for i 1536, da folkene blev hjemsendt må han skrive til alle købstæderne, at han takkede for alle de folk, der havde "tjent på vores orlogsskibe, og vi har ladet dem forstrække og betale for 3 måneder, og kan ikke nu for de svære pengeudgifter, som nu påhviler Os, give dem tilfreds, hvad de endnu tilstår, thi beder Vi, at I fornøjer dem og stiller dem tilfreds for hvad der igen står af betalinger." Sådan kunne man klare de økonomiske vanskeligheder for staten dengang.

Man kan imidlertid også vurdere antallet af de udskrevne eller anvendte båds mænd og andre søfolk på en anden måde, idet der fra 1535 findes lister over de folk, som blev sendt i vinterleje eller borgerleje, som det også hed. Det vil sige, at kongen beordrede forskellige byer til at sørge for folkene i løbet af vinteren indtil kongen atter havde brug for dem.

I 1535 blev der sendt 800 mand i vinterleje på Sjælland og de nærmeste øer. De fleste sendtes til Roskilde, nemlig 140 mand, mens 100 blev sendt til Stege og lige så mange til Næstved. Iøvrigt fordeltes folkene således: (6)

Nakskov	80 md.
Slangerup	50 "
Maribo	30 "
Nysted	30 "
Holbæk	16 "

Vordingborg	12 "
Heddinge	8 "
Skelskør	70 "
Slagelse	40 "
Stubkøbing	30 "
Ringsted	20 "
Nykøbing S.	16 "
Saxkøbing	12 "
Søborg	6 "

I 1538 da kongen er i fuld gang med at genopbygge sin flåde, og da han bygger skibe både på Holmen og i Blekinge, giver han en opfordring til statholderen i København, Esge Bille, at denne skal "tilvejebringe så mange danske bådsfolk, som det er fornødent, og først derefter udenlandske, hvis der ikke er nok." Samme år i november måned giver han ordre til samtlige købstæder om, "at I skal udrede af byen bådsfolk som er gode duelige karle og kan omgås til skibs, og vi vil give dem besolding efter gl. sædvane." (7)

Det ses, at kongen bygger sin indkaldelse af bådsfolk på den gamle ordning ved at indkalde fra købstæderne, og antallet har sandsynligvis ikke været meget afvigende fra de tidligere år. Desuden findes der fra 1538 også en takst for hvor meget fetalje enhver bådsmand skulle have fra Vor Frue dag Purificationis d.v.s den 2/2 og til Sct. Mychels dag d.v.s. den 29/9 : (8)

Brød	5 tdr.
Øl	9 "
Flæsk	5 sider
Kød	1 td.
Fårekød	5 kroppe
Smør	1½ ottinge

Sild	½ tønne.
Saltet fisk	1 td.
Hvillinge	128
Ærter	1½ ottinge
Gryn	½ fad
Eddike	1½ ottinge
Salt	1 fad

Det kunne være en stor omkostning for kongen at have folk på skibene, og Esge Bille fandt det da også tilrådeligt for kongen i 1540, at "dersom Eders kgl. Majestæt ikke agter at bruge skibene snart, da var det rådeligst at båds-mændene forskrives udi borgerleje, eller om skibene ikke skal i søen i denne sommer, at man gav dem orlov og ikke ligge Eders Nåde længere til sådan stor omkost." Det samme ses i november 1541, da Anders Bille meddeler kongen, at han på denne årstid allerede "har skikket båds-mændene væk og forskrevet dem i borgerleje". (9)

I 1543 beordrede kongen alle købstæder i Norge, Skåne, Halland, Blekinge, Jylland og øerne om at optegne og vurdere, hvad de havde af båds-mænd, og i det følgende år sendte han folk ud for at optegne hvor mange duelige og forfarne båds-mænd, styremænd og tømmer-mænd, der var i byerne. Han tilføjede, at de båds-mænd, styremænd og tømmer-mænd, der blev udvalgt "skal være fri for rytterhold, landsknægtehold og anden bys tyng." For at være helt sikker på at ingen gemte sig, beordrede kongen desuden, at "intet skib indenlandsk eller udenlandsk må, så snart dette brev er forkyndt, ikke udløbe eller sejle førend

bådsmænd til vore orlogsskibe er udtaget." (10)

Rygtter og meddelelser fra udlandet kunne gøre at man måtte sikre sig på alle måder. I juli 1544 blev admiral Christopher Thrunsen sendt ud på en mission i Nordsoen eller Vestersoen, som man da kaldte det, men den 15. juli blev han kaldt hjem igen, og vi ser da, at han skal lade orlogsskibene indlægge i havnen, "og forløve alle bøsseskytter og bådsmænd, undtagen så mange, som der er behov for at bruge på samme orlogsskibe i havnen og bøsseskytter på vore slotte." Der måtte spares, hvor man kunne. (11)

De forholdsvis fredelige år i slutningen af 1540-erne gjorde, at kun få bådfolk blev indkaldt og blot, når der var behov for dem til et specielt togt. I 1548 skulle sønnen, hertug Frederik til hyldning i Norge, og der blev da sendt ordre til byerne nærmest hovedstaden, om at stille med bådfolk. Det var byerne København, Køge, Næstved, Helsingør, Malmø, Landskrone, Helsingborg, Ysted, Trelleborg, Halmsted og Varberg. Ligeledes skulle de fremsende en eller to styrmænd "som er erfarne under Norges side." Tilmed kom der ekstra ordre til nogle af disse byer om "at sende hid en piper og trommeslager". (12)

I 1550-erne synes der at være kommet fastere planer for flåden. Dels bygges der flere nye skibe og dels udbygges også forholdene på Holmen, hvor der

beordres opsat et Tøjhus i 1551. Desuden ser vi også af regnskaberne, at fra 1551 står der faste lønninger til fem høvedsmænd. Det er muligvis ikke-adelige mænd, idet de adelige jo blot blev indkaldt uden at få særlig løn i mellemtiden. Fra 1543 til sin død i 1552 var det Eske Bille, der sad som statholder i København og dermed som flådens politiske chef, og fra 1552 er det Anders Bille, der har titlen indtil 1555, mens Peder Godske var lensmand i København fra 1538 til 1556. Hvem af dem, man skal tilægge æren for fornyelserne er det vanskeligt at sige. Fra 1555 bliver Mogens Gyldenstjerne statholder og fra 1556 ligeledes lensmand i København, hvorved han bliver flådens øverste chef.

Vi kan desuden også fra 1551 og de følgende snes år fremefter se lister over bådfolk, der sættes i vinterleje eller borgerleje i købstæderne. Sammenlignet med de udskrevne i krigsårene i 1560-erne er der ikke meget forskel. (U = udskrevne, B = borgerleje). De ser således ud: (side 66 f)

Desværre er der ingen lister fra Jylland i 1550-erne, men det ses da, at Ålborg i 1552 har beklaget sig over, at de ikke kan skaffe de 30 bådsmænd, som de skulle, men de får ordre til blot at skaffe de bedste, som de kan, og sende dem til København. Her hjalp ingen undskyldninger åbenbart. Det var i det hele taget nødvendigt at sikre, at der var det fornødne mandskab, hvis en ufredssitua-

	1551 B	1552 B	1553 B	1554 B	1558 B	1564 U	1565 U	1567 U	1573 B	1576 B
<u>Sjælland og nærmeste øer:</u>										
København					100	150	100	100	150	70
Køge	15		20	10	40	50	100	16	50	10
Næstved	10	15		10	30	40		16	40	8
Roskilde	15			10	25	30		7	30	
Helsingør	10	15	15	8	12	10	25	16	40	
Stege	15	20		10		40	40	15	40	
Kalundborg					15	20	24	11	15	
Vordingborg	4	6	6	5		10	20	4		
Skelskør	10	10	10	6		30		9	20	10
Slagelse	6	10	10	6		20			20	
Ringsted			5	4		10				
Søborg	3									
Heddinge					5	10	10		10	5
Stege	15	20	20	10		40	40	15		10
Stubbekøbing	10	15	15	6		20	20	10	20	8
Saxkøbing	4	4	4	3		10	10		10	2
Nysted	6	6	6	4		10		5	10	3
Nakskov	15	20	20	10		40	30	16	40	15
<u>Fyn:</u>										
Svendborg		22	18	8		50	28	11	40	8
Assens	7	14	16	11		30	20	11	30	8
Fåborg	6	12	12	10		20	10	7	15	6
Middelfart		6				10	10	6	15	4
Bogense	6	14	10	10		10		6	10	
Kerteminde	3	6	10	7		20	20	9	25	10
Odense	20	24	29	10		50			100	
Rudkøbing	8	12		4		10	100		15	10
Nyborg			4			10	15	9	20	4
<u>Skåne, Halland og Blekinge:</u>										
Trelleborg	15	15	15	6	25	30	30	10	30	10
Ysted	20			10	30	40	40	16	40	15
Simmershavn	6	5	5	4		10	10	6	12	8
Aarhus	10	10	10	6			10	9	20	6
Væ	8	10	10	6			10	2	23	
Falsterbo og Skanør	6	10	10	5		10	10	6	30	6
Malmø	30	50	50	25	80	100	100	51	120	50
Landskrone	15			10		50	50	16	50	20
Helsingborg	10	8	8	4		10	100	7	20	10
Lund	10	8	8	6	20	20	10	2	30	
Rønneby		10	10	10					30	
Lyschov		6	6	3						
Søllingsborg		4	4	2						
Auskier		6	6	4						

	1551 B	1552 B	1553 B	1554 B	1558 B	1564 U	1565 U	1567 U	1573 B	1576 B
Halmsted	10	15	15	10					20	6
Falkenberg	5	4	4	3						
Varberg	6	10	10	6						
Laugholm	5	5	5	4					6	5
<u>Jylland:</u>										
Aalborg						100	100	40	100	30
Ribe						100	100	40	80	30
Aarhus						50	40	20	80	30
Randers						50	30	15	40	10
Horsens						40	30	10	40	10
Varde						40		6	20	6
Viborg								1	40	
Nykøbing M.						30		10	20	4
Thisted						30	20	10	20	
Kolding						30	30	10	30	10
Vejle						30	30	10	20	
Skive						20		5	10	4
Sæby						20	20	6	12	6
Ringkøbing						20	20	10	15	6
Holstebro						20			12	
Lemvig						20		10	12	4
Skagen						15	20	10	20	6
Hobro						15		6	10	
Grenaa						10	35	20	20	10
Hjørring						10		6	10	

tion skulle opstå, og det gjaldt for så vidt både til lands og til vands. Derfor gav kongen i 1554 ordre til mønstring af alle bønderne i hele Danmark. Hver bonde skal optegnes med navn, og ligeledes fik alle købstæderne i Danmark ordre til "hvert år onsdagen efter St. Philippi og Jacobi dag (1. maj)" at holde mønstring og "opskrive ved navn og hvad rustning og værge, han møder med." (13)

I februar 1555 udsendte kongen ordre til samtlige købstæder på grund af de "mange klager fra kongens undersætter og andre søfarende folk over sørøveri"

at der skal udrustes nogle skibe. Der står således, at "købstæderne skal derfor hver udruste et godt orlogsskib med skyts, krudt, lod og andet tilbehør, så det, når det gøres behov, kan bruges til orlogs eller kan løbe med købmandskab." Kongen har vel her forsøgt at genoprette noget af den gamle ordning med købstædernes pligt til at holde orlogsskibe som supplement til hans egen flåde, men resultatet blev nu ikke så godt. (14)

Skibene blev samlede i løbet af maj og stod ud med Mogens Gyldenstjerne som admiral. I august samme år fortæl-

les det, at admiralen er kommet hjem med hele flåden og at kongen har befalet ham at hjemsende skibene til byerne.

Der var imidlertid meget at klage over, da der ofte manglede det nødvendige skyts på skibene, og mange af skibene var alt for små og ikke tilstrækkeligt sødygtige. Kongen sørgede derfor for, at der blev sammenkaldt til et møde i Lund, hvor der blev forhandlet om en ændring af "skibsudrustningen". Han kom selv til Malmø for at færdigforhandle sagen den 12. oktober, men den 3. december gav han atter borgmestrene ordre til "at sende en borgmester og en af menigheden fra hver by som fuldmægtige til København tredje nytårsdag" for at forhandle med kongen om orlogsskibene, som de skulle udruste. (15)

I oktober 1557 bruger kongen atter den grund, at mange søfarende folk klager over sørøvere på Kongens strømme, til at beordre orlogsskibe udrustet af købstæderne. I december samme år gives der imidlertid kontraordre til købstæderne om, at de blot skal skaffe det fornødne skib og blot have alt rede "for påkommende tilfældes skyld". Det var 10 købstæder på Sjælland, 7 på øerne Syd for, 9 på Fyn, 19 i Jylland og 11 i Skåne, Halland og Blekinge. (16)

Efter Christian 3.s død, da den unge Frederik 2. kom på tronen og stod overfor Gustav Vasas søn Erik 14, måtte de to unge konger åbenbart prøve kræfter. Under krigen 1563 til 1570 ser man da

udskrevet et større antal folk fra købstæderne. (17)

Efter krigen skulle der ligeledes en del mandskab til at holde den store flåde vedlige. Derfor finder man også lister over de købstæder, der skulle skaffe borgerleje til folkene. I 1673 var det "krigs- og skibsfolk", der skulle have "herberg og nødtørfing underholdning, dog skal ingen have mere end 6 pottes øl daglig." Det er nogenlunde samme antal, som man ser på den foranstående liste. (18)

Også i 1576 er der en række købstæder, der skal skaffe borgerleje til bøsse-skytter og bådsmand, og i december ses det, at købstæderne får ordre til at sende bådsmand til København til førstkomende midfaste den 1. april, da kongen til foråret ville få brug for "en del bådsmand til de orlogsskibe, der skal ligge på strømmen og til sine koffardiskibe." Det var i sidste omgang 685 mand, der skulle bruges, men desuden beordrede kongen også i december 1576 en række byer til at sende tømmermænd til København, men de skulle bruges på Holmen til arbejde og være der inden en måned, nemlig 183 tømmermænd. (19)

Endelig ses det i 1580, at købstæderne fik ordre til at modtage ialt 1178 bøsse-skytter i borgerleje, og det kunne naturligvis have sine vanskeligheder, når så mange fremmede skulle indkvarteres, og bl.a. ses det, at der i Odense har været besværligheder. Borgmester og råd fik da den 9. januar 1580 faste retningslini-

er, der skulle overholdes: (20)

1. Enhver borger skal efter sit hus evne give hver af de hos ham indkvarterede bøsseskytter og båds mænd nødtorftigt underhold, nemlig 2 måltider mad og 6 potter øl daglig, og de indkvarterede skal møde i rette tid til måltid, til middag mellem 10 og 12 og til aften mellem 5 og 7. Enhver, der ikke møder i rette tid må tage skade for hjemgæld og værten skal ikke være forpligtet til at rette særligt an for ham.
  2. Vil bøsseskytter og båds mænd ikke nøjes med det øl og mad værten sætter for dem, må de ikke selv straffe eller dømme derover, men skal lade borgmesterne og andre gode folk bedømme, om de skal nøjes dermed eller ej.
  3. Bliver nogle indkvarterede hos enker og fattige folk, der ikke godt formår at give dem, hvad de begærer, må de ikke straks beskatte og tvinge disse, men skal nøjes med ½ gl. daler om ugen.
  4. Går bøsseskytter og båds mænd ud i byen og drikker for penge, skal de søge deres herberg om aftenen, når stormklokken går og vagten sættes, efter hvilken tid værten og hans folk ikke skal være forpligtede at lukke dem ind. Enhver, der efter nævnte tid går og råber og buldrer, må vagten sætte i byens fængsel, ej heller må de sidde og drikke om natten, men skal søge deres seng, når stormklokken har ringet og værten og hans folk søger deres seng.
  5. Da flere af de indkvarterede bøsseskytter og båds mænd gerne vil hjælpe deres værter med arbejde eller arbejde hos andre borgere for at tjene noget, men ikke tør gøre det for de andre, der samler sig og slår vand på de arbejdende, trækker dem med reb og tov gennem åerne og bedriver anden utilbørlighed for fremtiden, og det skal stå enhver frit for at arbejde for sin vært og andre borgere.
  6. Da flere bøsseskytter og båds mænd ofte slår og lemlæster hinanden i husene og på gaderne, hvorved andre, der gerne vil holde fred, ofte kommer til skade, forbydes alt slagsmål strengeligt.
  7. Enhver ulydig må borgmestre og råd lade fængsle og stille for retten og straffe. Borgmestre og råd skal dog så også påse, at borgerne skikker sig tilbørligt mod bøsseskytterne, og straffe dem, der gør disse uret.
- Bøsseskytterne var betroede personer, og naturligvis særdeles nødvendige og værdifulde ombord på orlogsskibene. Det var normalt dem, der ifølge regnskaberne modtog penge til skytset. For eksempel i 1556 ses det, at 6 bøsseskytter på VENUS d. 14/6 fik 2 mark til luntepenge.

6 bøsseskytter på SNARENSVEND fik også 2 mark til luntepenge.

5 bøsseskytter på KOEN 1 mark 5 skill 2 album til luntepenge.

2 bøsseskytter på HAVFRUEN 10 skill 2 album til luntepenge, og den 30. juli ses det, at bøsseskytter Oluf Svenske på DAVID, der skulle til Flekkerø med skyts, fik 5 skill. 1 album til luntepenge.

Regnskaberne fortæller således også i de følgende år, at hver gang et skib skulle udrustes fik bøsseskytterne luntepenge til togtet. Det ses også, at det var bøsseskytter, der sammen med landsknægte og styrmænd, blev lagt i borgerleje på kongens slotte og gårde. I 1555 var det nemlig:

På Helsingborg Slot	10	landsknægte
på kongens gård i Odense	10	-
på Nyborg Slot	10	-
på Ålborghus	12	bøsseskytter
på Krogen	10	landsknægte
på Roskildegård	10	styrmænd
på Lundegård	10	bøsseskytter
på Bæhus	20	-
på Kalundborg	2	-

Skytset opbevaredes på Holmen, når skibene ikke havde det ombord. Her var der i 1560 ansat en arkelimester Herman, der stod for opsynet og pasningen. Han fik 100 mark i løn årligt, desuden var der en krudtmager Peder Lurus, der fik 50 mark ligesom fyrverferen Herman, der også fik 50 mark. Under dem var der 76 bøsseskytter, som hver fik 15

mark og 23 andre bøsseskytter, der må have været kortere "i gårde", da de blot fik 12 mark, mens fire andre kun fik 8 mark og endnu fire, som fik 6 mark. Til lønnen hørte dog også naturalier. Til påske 1561 fik arkelimester Hermann således 12 alen engelsk klæde, mens Peder Lurus fik 7 alen. (21)

Hvad der dækker sig bag titlen fyrverfer er lidt usikkert, men i 1561 omtales Glasius Muller som både fyrverfer og krudtmager, da han fik 12 daler i løn. I 1563 er det Mathias v. Aachen, der er krudtmager. Han fik da 100 daler årligt ligesom bøssesmeden, mester Cornelius. I 1566 hedder fyrverferen Markus og krudtmageren Michaelis eller Michel Michelsen. I 1576 ses det, at man antager en ny fyrverfer, nemlig Thomas Vi-tis van Rosenberg, der skulle have 200 daler årligt og frit hus.

Da krudtet kom til Europa anvendtes det først og fremmest til våben, men det fandt da også sin brug som fyrværkeri i forbindelse med festlige lejligheder ved hoffene.

I skibsartiklerne for orlogsflåden fra 1536 står der, at på hovedskibene, en kravel eller en holk, hvorpå der var mindst 120 mand, skulle der være 4 quartermestre, men på de mindre skibe blot 2. Disse quartermestre skulle have opsyn med kongens proviant ombord. Desuden omtales følgende mandskab foruden hovedsmand, skipper og styrmænd, en præst, en skriver samt quartermestrene, constablerne, højbådsmænd-

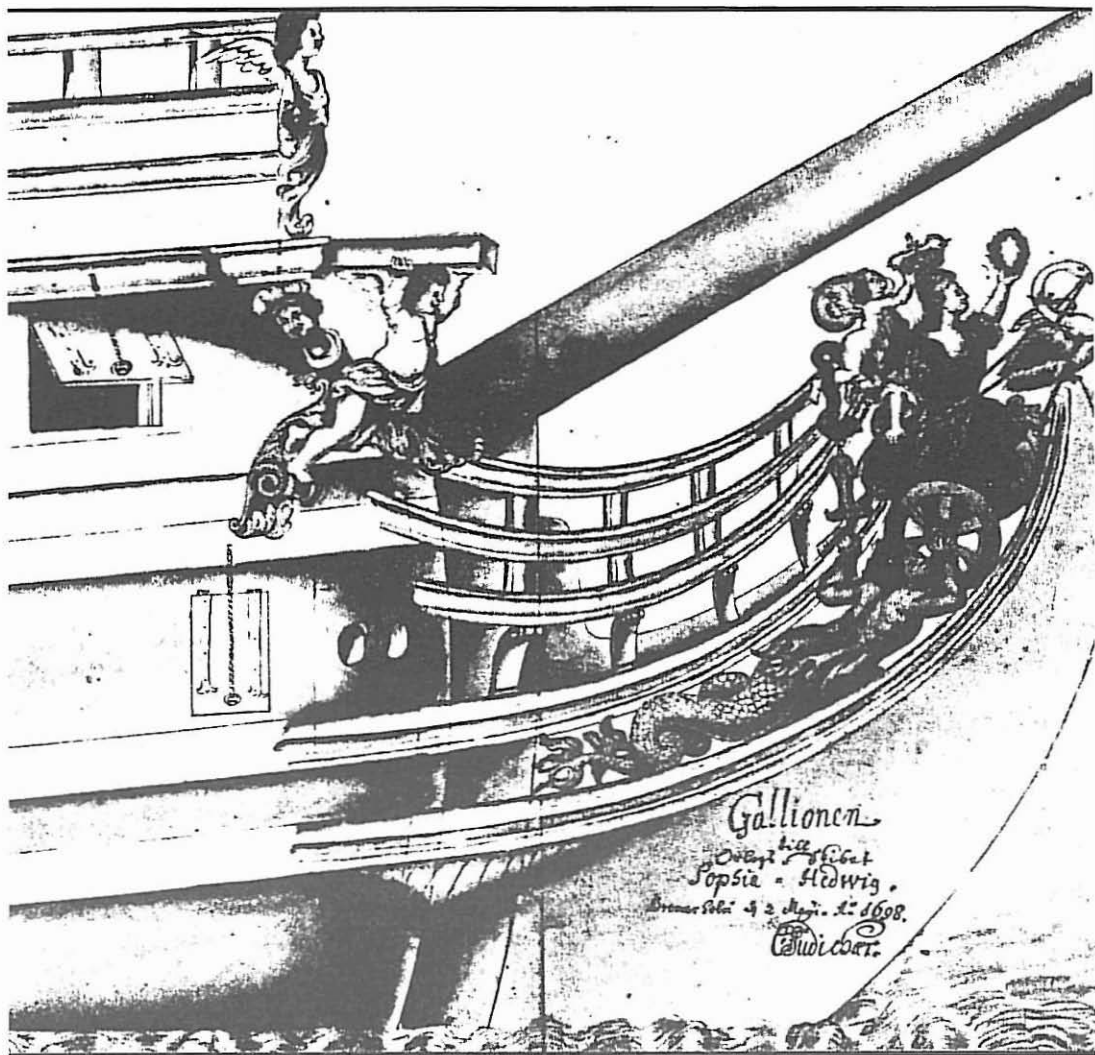


# ORLOGSFLÅDENS HISTORIE

Bind 4 i serien om orlogsflådens historie

Jørgen H. Barfod: Niels Juels flåde

er udkommet



# ORLOGSFLÅDENS HISTORIE

*Bind 4 - Jørgen H. Barfod: Niels Juels flåde*

"Niels Juels Flåde" der netop er udkommet, dækker perioden 1660 til 1720 og omfatter derfor både "Den skånske krig" og "Den store nordiske krig", men Niels Juel har sat sit præg på hele perioden.

Forfatteren er Jørgen H. Barfod, der siden 1947 i hele sin tilværelse som marinehistoriker har specialiseret sig netop i denne periode. I bogen behandles dog ikke alene de to krige, men også mange andre sider af tilværelsen ved den dansk-norske flåde. Den menige sømands forhold belyses så godt som kilderne tillader det, og vilkårene i Nyboder og på Møen omtales. Desuden gives der eksempler på mandskabets sociale sammensætning og forholdene ombord omtales samt avancementsmulighederne, spisetakster m.v. nævnes under begge krigene.

Der fortælles også om officersuddannelsen og intrigerne under de ene-vældige konger. Skibbygningen og skibslisterne er naturligvis en del af historien ligesom den enorme udbygning af flåden, og dens økonomiske og sociale historie fortælles.

De store søhelte fra Cort Adeler og Niels Juel til Peder Tordenskiold er også en væsentlig del af flådens historie, ligesom de afgørende slag i de to krige behandles grundigt. Man ser netop i dette tidsafsnit, hvorledes officerskorpset bliver rensset for udenlandske officerer, og det påvises hvorledes Danmark til søs vandt begge de to krige, men tabte dem diplomatisk på grund af diktater fra stormagterne.

Den danske flåde har gennem hele Danmarks historie haft en afgørende indflydelse på udviklingen her i landet og for landets eksistens. Det er den danske flåde, som efter bedste evne har beskyttet den danske søfart både i de danske farvande og oversøisk, når lejlighed bød sig.

Det er derfor af største betydning at sætte sig ind i den danske flådes historie for at forstå Danmarks historie.

Der kan tegnes abonnement på alle bindene  
ved indsendelse af kuponen på næste side til:  
Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 København K.  
Tlf. 31 54 63 63.

De 9 bind i serien er følgende:

- Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (tiden før 1533). Er udkommet.  
Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde 1533-1588. Er udkommet.  
Niels Probst: Christian 4.s flåde 1588-1660. Er udkommet.  
Jørgen H. Barfod: Niels Juels flåde 1660-1720. Er udkommet.  
Frank A. Rasmussen: 1700-tallets flåde 1720-1807. Udkommer 1997.  
Birger Thomsen: Flåden under krig og opbygning 1807-1864. Udkommer 1998.  
Ole Lisberg Jensen: Flåden i fredens tjeneste 1864-1914. Udkommer 1999.  
Henrik Dethlefsen: Fra krig til fred 1914-1945. Udkommer evt. 1999.  
Knud Borck: Flåden efter 1945. 1945-2000. Udkommer i år 2000.

Pris for abonnenter: 220 kr. pr. bind + forsendelsesomkostninger 30 kr.



Undertegnede: .....

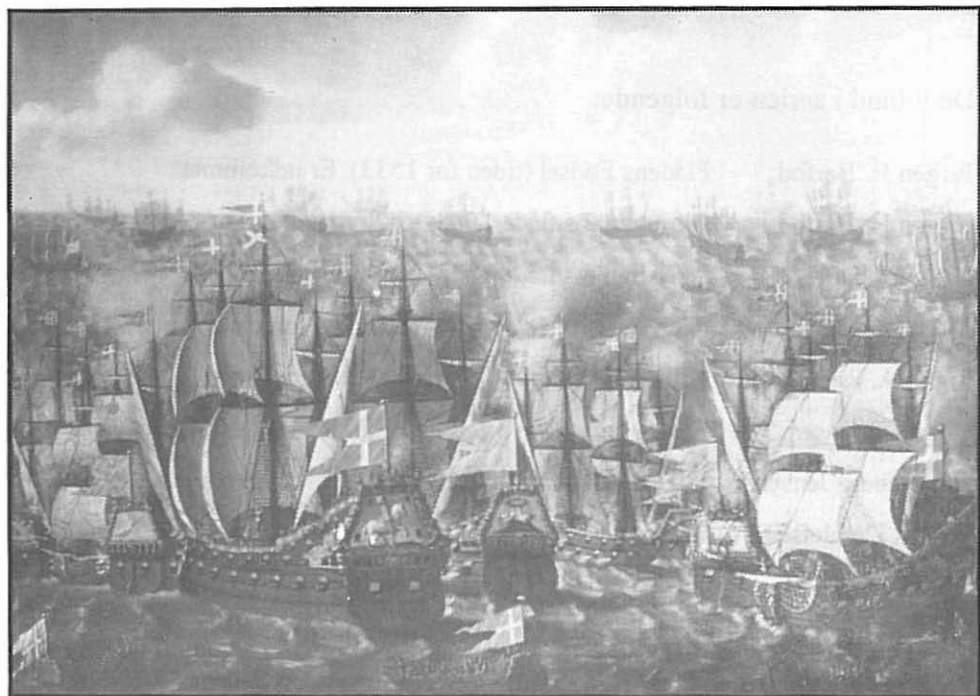
Adresse: .....

Bestiller herved bind: Flådens fødsel ..... (sæt kryds)  
Christian 3.s flåde ..... (sæt kryds)  
Christian 4.s flåde ..... (sæt kryds)  
Niels Juels flåde ..... (sæt kryds)

Bestiller herved abonnement på de følgende bind ..... (sæt kryds)

.....  
(underskrift)

Indsendes til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 Kbh. K.



---

Porto

**Orlogsmuseet**  
**Overgaden oven Vandet 58**  
**1415 Kbh. K.**

dene, bartskæreren, piberen, tambouren og mersmanden. Blandt disse nævnes det, at constablerne er lig med bøssekysterne, og således ved f.eks. bytteuddeling får de mere end en simpel bådsmand.

De forskellige hverv ombord ses af mandskabsfordelingen på et af de større skibe og et mindre skib.

I 1535 havde admiralskibet LØVEN 80 båds mænd ombord, foruden 14 bøssekyster og 200 krigskarle, mens Karl Skottes bøjert havde 20 båds mænd, 3 bøssekyster og 30 krigskarle ombord. Omkring 1562 havde FORTUNA, der var admiralskib, 120 båds mænd, 24 bøssekyster og 2 bartskærere, mens HECTOR, der havde 30 båds mænd blot havde 8 bøssekyster og 1 bartskærer, men herudover var der på FORTUNA 150 knægter og på HECTOR var der 60 knægter, hvilket også siger lidt om kampmetoderne, og også at forholdene ikke var stort ændrede fra 1535 til 1562. Endvidere var der et par pibere og trommeslagere på orlogsskibene foruden en nok så betydningfuld mand, nemlig en tømmemand, eller et par tømmere, da der jo under eller efter en kamp kunne være nok så meget at få repareret. (22)

Det kan konstateres, at der udelukkende er tale om bådsfolk, der er udskrevet af købstæderne, hvilket vil sige, at kongerne fra de tidligste tider blot har betjent sig af danske og norske bådsfolk, mens hæren åbenbart har fået udskrevet folk fra landet, d.v.s. bønder for-

uden de evt. hvervede soldater, men i den omhandlede tid er der ikke brugt hvervede bådsfolk til den danske flåde.

Man kan så spørge, hvordan disse folk havde det ombord på skibene, men desværre kan dette vel også blot udtrykkes i tal. Et af datidens almindelige orlogsskibe af mellemstørrelse har vel været som f.eks. det nutidige skib GEORG STAGE, måske lidt større. Besætningen på f.eks. MERCURIUS bestod af 80 bådsfolk og 16 bøssekyster foruden det mere specielle mandskab. Der var således foruden en skipper og 2 styrmænd, en tømmemand til at tage sig af diverse havarier eller andre reparationer under sejladserne, 3 kokke med 2 kældersvende og en bartskær til de syge, men herudover var der også på orlogsskibet placeret 100 knægter med 3 løjtnanter, der hovedsagelig havde deres opgaver under kampe. Desuden var der hovedsmanden med hjælpere, ialt 4 mand. Det vil sige, at der på skibet boede 215 personer.

Således var besætningen i slutningen af 1550-erne, da MERCURIUS skulle på togt, og samme år, da ACHILLES, der var et mindre skib, skulle til Frankrig var besætningen følgende: Der var blot 50 båds mænd, ingen knægter, og kun 2 bøssekyster, men herudover en skipper med en skriver, 2 styrmænd, en tømmemand, to kokke med en kældersvend, 2 pøtkere samt en bartskær, ialt 64 mand.

Det kan også nævnes, at HANEN, som skulle til Færøerne blot havde en besætning på ialt 26 mand. Her var heller ingen knægte, men kun 12 bådsmand og 2 bøsseskytter, og ligesom på AC-HILLES var der 2 kokke med en kældersvend, samt en pøtker, en tømmersmand og en bartskær foruden naturligtvis en skipper, 2 styrmænd og en høvedsmand med en skriver og 2 andre hjælpere.

Flåden, som var udrustet dette år, havde ialt 15 skibe, der var sendt på togter, og ombord på disse var der ialt 591 bådsmand, 100 bøsseskytter, 675 knægte foruden diverse andre, således at der ialt var 1545 mand ombord på de 15 skibe. Herudover var der dog udrustet en hel del andre skibe, 4 andre skulle hente tømmer og 7 yderligere skulle hente fetalje. (23)

Med alle disse oplysninger kan man dog blot gætte sig til, hvorledes forholdene har været, når der foruden det normale mandskab til manøvrering af skibet også skulle opholde sig et større eller mindre antal knægte.

## Henvisninger :

1. Frederik 1.s registrant si. 365.
2. Danske Samlinger bd. IV si. 175-176.
3. Frederik 1.s registrant si. 376-377.
4. Danske Magasin III rk.. 5 bd. si. 112, 268, 274-276.
5. Danske Kancelli, Indk. Breve 1481-1616 foråret 1535.
6. Da.Magasin 6 bd. si.32.
7. Da. Mag. III rk. 6 bd. si.197, Dipl. Norw. XV bd. nr. 543 d. 20/4 1538.
8. Da. Mag. III rk.6 bd. si. 200.

9. Da. Kanc. B. 44 A, Indlæg d.12/5 1540, Da. Kanc., Indk. Breve 1481-1616 d. 21/11 1541.
10. Da. Mag. IV. rk. I. bd. si.14, 1543 og si. 30, 1544.
11. Esge Bille pk. 1 nr. 235 d. 15/7 1544.
12. Da. Mag. IV rk. 2 bd. si. 86 og 89. 29/5 1548.
13. Kanc. Brevb. d.11/4 1552 og 1554.
14. Kanc. Brevb. d. 23/2, 5/4, 7/5, 22/5, 26/8 1555.
15. Kanc. Brevb. d.17/9, 3/12 1556.
16. Kanc. Brevb. d.10/10, 20/12 1557
17. Kanc. Brevb. d. 22/3 1564,14/1 1565, 25/2 1567.
18. Kanc. Brevb. d.20/10 1573.
19. Kanc. Brevb. d.29/9, 22/12, 27/12 1576.
20. Kanc. Brevb. d.9/1, 2/8 1580.
21. Kanc. Brevb. d.26/8 1555, Reg,108 A, pk 22 d.14/6 1556 si.163, Rentem. Regnsk. d.14/4 1560 si. 80 f.
22. Da. Kanc. Diverse D. II nr.131, Da. Mag, III rk. 5 bd. si. 272-273.
23. Da. Kanc. Diverse D. II nr. 131.

## Dansk søfarts historie 1.

Endelig kom det første bind af det store pragtværk om den danske søfarts historie. Det har været ventet længe, fordi det har været så påkrævet at få en grundig bearbejdelse af denne side af Danmarks samfundsliv og historie. Nu kan de mange, der vil skrive en danmarkshistorie ikke længere undlade at få også søfarten placeret som den skal.

Dette første bind af den danske søfarts historie går indtil 1588 og kaldes "Fra stammebåd til skib". Det er skrevet af Jan Bill, Bjørn Poulsen, Flemming Rieck og Ole Ventegodt, og der er ikke sparet på bogens udstyr. Der er strøet rundt med fotos og farvebilleder, så det er en fryd. Teksten er også velskrevet og letlæselig, så man får virkelig noget at vide.

Beskrivelsen af søfarten begynder helt tilbage i Ertebøllekulturen med de tidligste stammebåde fra omkring 5000 f.Kr. Man følger livsbetingelserne for jagt og fiskeri i det, der dengang var et område, som kan kaldes Danmark. Fra ca. 3000 f.Kr. vægtes husdyrhold højere end korndyrkning og gravskikken ændres fra jættestuernes kollektive begravelser til individuelle begravelser under små høje. Fra ca. 1800 f.Kr. taler man om enkeltgravskultur i Danmark.

På denne tid udvikles i Syd- og Centraleuropa en metalteknologi, som man lærer af, og Danmarks bronzealder begynder. Fra ca. 1500 f.Kr. tager et selvstændigt broncehåndværk form også i Danmark. Varetransporten foregår på denne tid med båd ad de indre vandveje fra Europa op til vort nordlige område.

Fra bronzealderen er bevaret helle-ristningerne, men desværre endnu ikke noget fund af plankebåde, som man har fundet i England.

Den ældste danske båd, Hjortespringsbåden, er fra omkring 350 f.Kr. På spændende vis føres vi videre i tiden og hører om værfter til reparationer af fartøjer ved Lundeborg på Sydfyn, og videre til Nydambåden og andre fund i Nydam. Nu er det dog roskibe mod tidligere padlebåde. Sejlet kommer sandsynligvis først til Norden i 500-årene.

Bogen giver os herlige beskrivelser med illustrative tegninger af forholdene i vikingetiden fra 700 til 1100-tallet. Der fortælles om Hedeby, befæstede borge og ringborge i 900-tallet, og man sættes grundigt ind i markedsmulighederne i de forskellige tidsaldrer. Vi får naturligvis også en indgående redegørelse for vikingernes skibe, såvel de skibe med de høje, knejsende stævne fra

Oseberg og Gokstad som fragtskibene fra Skuldelev.

Fra begyndelsen af 700-tallet blomstrede handel og håndværk, der gav baggrund for sejlads på fremmede lande. Her fortælles om sejladerne i Østerled og Vesterled, til Grønland og Amerika, og ikke mindst farterne til England. Selve bosættelserne i Normandiet og England hører man dog kun lidt om.

Ole Ventegodt, der skriver dette afsnit, fortæller, at hovedparten af befolkningerne i de nordlige lande blev hjemme, dyrkede marker og passede dyr, røgtede fiskegarn og skottede deres håndværk. Hvor han så end ved det fra, men i hvert tilfælde var der også mange, som sejlede ud og handlede. I disse første 100 sider af bogen, der er ialt på omkring 250 tekstsider, har også Jan Bill og Flemming Rieck været i arbejde med deres specialer.

Det følgende afsnit om Middelalderen er skrevet af Jan Bill, Bjørn Poulsen og Ole Ventegodt. Selvom de uafbrudt veksler er de kommet ret godt fra ikke at gentage alt for meget. Jan Bill fortæller om slavernes fremtrængen og deres herredømme i Danmark i forbindelsen mellem danske og vendiske fyrsteslægter, og i denne sammenhæng nævnes de vendiske navne på Lolland og Fribrødre værftet ved Stubbekøbing - iøvrigt med nogle pragtfulde tegninger og fotografier.

Herefter er det Bjørn Poulsen, der beretter om Knud den Helliges korstog

og om handelskonkurrencen med østersøbyerne, og han fastslår, at i slutningen af 1200-tallet var Lübeck Østersøens metropol, og om Hansaen, der opstod med kontorer i Bergen, London, Brügge og Novgorod.

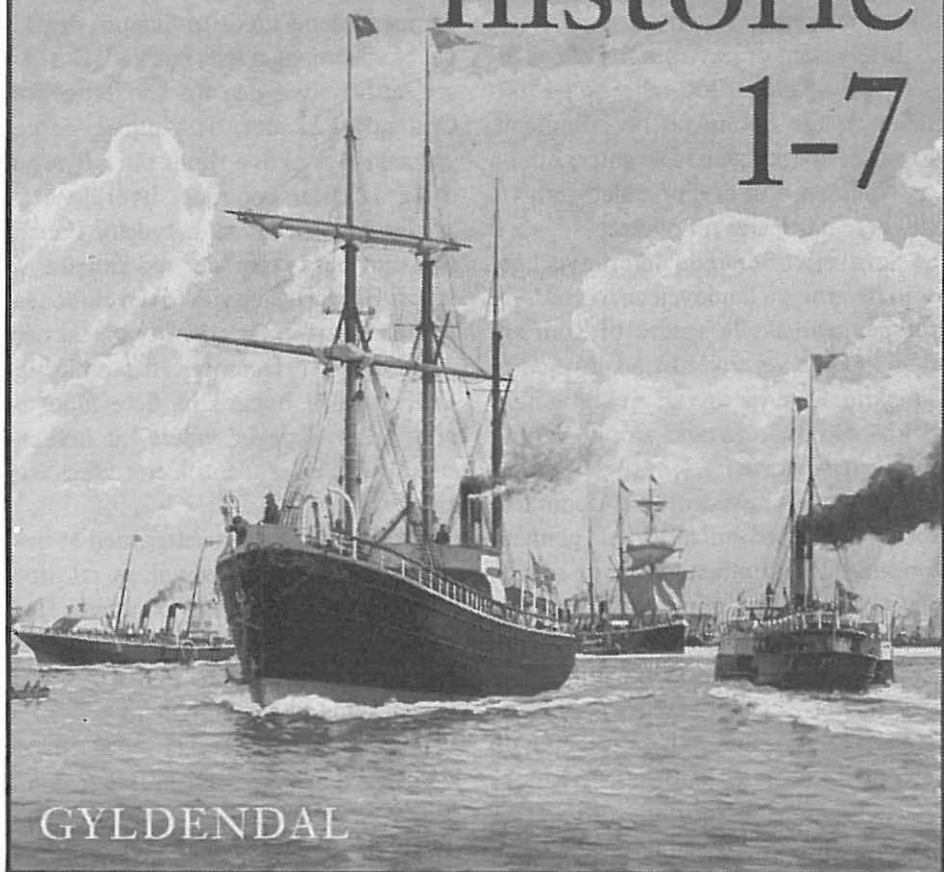
Han fortæller dog også meget indgående om Slesvig som centrum for Østersøens fjernhandel indtil ca. 1230-40, og i tiden mellem 1200 og 1270 skød en række danske byer op under kongelig overhøjhed. Håndværkerne samledes nu i byerne og disse blev afgrænset både til lands og til søs. Fremtiden tilhørte byerne.

Herefter tager Jan Bill atter fat og fortæller om det imponerende havneanlæg, der var foregået i Slesvig som udtryk for et eventyr, der sluttede, da de tyske stæder på Østersøens sydkyst overtog handelen. Han skriver videre, at den tidlige middelalders militære organisation og samfærdselsvilkår fik betydning for placeringen af 1200-tallets købstæder, og under 1200-tallets hektiske bygrundlæggelsesperiode var adgang til havet højt prioriteret. Skibsfundene fra denne tid drejer sig næsten udelukkende om fragtskibe.

Ole Ventegodt fører os rundt på Skånemarkedet, hvor vi hører om vragerfiskere med drivgarn og sættegarnsfiskere med faststående garn, samt iøvrigt om hele sildemarkedet, dets funktion og virksomhed. Hovedvaren var silden, men fra Vest kom også uld, klæde, vin, krydderier, olie og andet, mens der



# Dansk søfarts historie 1-7



GYLDENDAL

fra Balticum kom korn, hamp, hør, beg, tjære, tømmer foruden at der fra den skandinaviske halvø kom stokfisk,

smør, jern, kobber, skind og pelsværk.

Det var således et enormt varemærked, som fandt sted, og der har været en

livlig trafik, når et par tusinde fiskefar-tøjer og snesevis af købmandsskibe var på vej til og fra området. Ummelands-farerne, d.v.s. skibene vestfra, kom til markedet i kogger fra vel engang inden midten af 1200-tallet og siden blev kog-gen hanseaternes dominerende type. I løbet af 1500-tallet løb dog tiden ud for Skånemarkedet.

Interessant er påvisningen af sejladsen på England i 1200-tallet og i 1300-tallet og om købmændene i England, ligesom Ribeskipperne i Deventer, Zutfen og Kampen. Det er en handel, som vel tidligere har været ret overset.

Sørøveriet florerede naturligvis lige-som røverne på landevejene, og når Pe-terspengene skulle sendes til Rom var den sikreste vej fra Ribe ad søvejen til Frankrig. Ribe var iøvrigt en vigtig han-delsby og havde da også stor betydning for hesteeksperten.

Den anden hovedrute for Danmarks forbindelse med udlandet gik gennem Øresund. Baggrunden for denne sejlads var vel brugen af en ny og meget rum-melig skibstype, koggen, "der vel kunne findes i Østersøområdet fra slutning af 1100-tallet". I Østersøområdet omtales koggen første gang under året 1206, da 2 kogger undsatte det belejrede Riga. I dansk sammenhæng hører vi første gang om kogger i 1224, da den fangne Valdemar Sejr måtte gå ind på at drage på pilgrimsfærd med "hundrede skibe, kogger og snekker regnet sammen".

Søfarten i Østersøen kendes fra 1000- og 1100 tallets kilder som en u-brudt fortsættelse af vikingetidens for-bindelser. Også russiske annaler omtaler russiske købmænds handel i Danmark i 1134. Da var Gotland Østersøens han-delsmæssige centrum.

I 1256 flytter St. Knudsgildernes ol-dermænd deres møde til Skanør, der da var Nordeuropas største marked. Det vi-ser, at hovedvægten nu var flyttet fra Gotland til Skanør. St. Knudsgilderne var særdeles aktive rundt om i byerne og også i Østersøområdet, hvor det ses, at der har været en betydelig dansk skibsfart også i området ved Estland.

Jan Bill fortæller videre om skibenes udvikling, og vi får atter at vide, at der var kogger i Danmark fra omkring 1200, hvilket bygges på flere fund af vrug. Han påpeger videre, at holken endnu ikke er identificeret arkæolo-gisk.

Ole Ventegodt fortsætter med at be-skrive færgefarten, der var en ret stor nødvendighed i det ørige Danmark. Her kunne han iøvrigt have tilføjet oplysning-er om kongens faste færgeruter fra hovedstaden til Sønderjylland.

I forbindelse med forklaringen på vi-kingerens navigation afviser han træski-ven fra Grønland som et navigationsin-strument, og mener, at det er en overfor-tolkning af en stump dekoreret træskive, der kan være brugt til så meget andet, og heller ikke solstokken mener han dokumenteret gennem pålideligt kilde-

materiale, og han mener, om den erfarne mand ikke - med den nøjagtighed han havde brug for - har klaret sagen blot ved at måle solhøjden i håndsbredder. "Nordboerne har sikkert, som søfolk i sejlskibe altid har gjort: styret efter samspillet mellem vind og sejl."

Det synes mig trods alt at være en noget hårdhændet tilbagevisning af, at man slet ikke har anvendt instrumenter.

I hjemlige farvande behøvede lokale folk naturligvis ingen sejlanvisning for at komme sikkert frem, men fremmede har naturligvis haft brug for dem. Her kendes læsekort i modsætning til egentlige søkort, kaldet kompaskort. Desuden får vi at vide, af den engelske lærde, Alexander Neckam, som i 1187 meddeler, "at sømænd bruger en magnetnål, der svinger på en spids og viser nordretningen i overskyet vejr". Det første danske udsagn er imidlertid fra 1413, da biskop Bo bl.a. mistede et lod med line og 2 skibskompasser.

Engang i 1430'erne har lübeckerne fået tilladelse til at opsætte et fyr ved Falsterbo, men her kunne forfatteren have fået mere viden fra bogen om "Christian 3.s flåde". Ligeledes vedrørende tønder og vagere. Interessant er det iøvrigt, at han fastslår, at i 1311 udstationerede biskop Oluf af Roskilde Danmarks første sømandspræst i Gellen.

Vragretten i Danmark får vi et godt indblik i, og desuden fastslår han, at mens landskabslovene var for bønderne, så var stadsretterne for købstædernes

håndværkere, handelsfolk og de søfarende. Her får vi atter at vide om de vigtige gilder og specielt St. Knudsgilderne. Gildevæsenet var fra sidste halvdel af 1000-tallet og gildeskraerne var yderst forpligtende og gav et bindende broderskab.

Bjørn Poulsen fortæller om senmiddelalder og renæssance, og giver på side 190 note 3 henvisning til bl.a. Barfod 1994. Hvad er det mon? Da der for Barfod blot nævnes en bog, nemlig "Flådens Fødsel" fra 1990 i litteraturlisten. Han gennemgår iøvrigt orlogsflådens udvikling fra Erik af Pommern, men nævner slet ikke Christian 1.s flåde, der vel var en god forudsætning for kong Hans. Desuden omtaler han her orlogsskibet MARIA fra 1517 (?) og at kong Hans byggede skibe fra 1509 ved Engelsborg. Hvilke skibe var det?

Iøvrigt er det helt korrekt, at kongernes skibe i stor udstrækning også brugtes til at sejle både naturalier og byggematerialer, og han kommer helt frem til Frederik 2.s søret. Når Søfartens historie ikke omtaler orlogsflådens udvikling i detaljer, burde man dog have henvist til de nye udkomne bøger om dette emne.

Desværre er der en trykfejl i tabel 2 på side 196, hvor der står "de østerske stræder" i stedet for de østerske "stæder", hvilket af ukyndige kan misforstås.

Iøvrigt fastslår Bjørn Poulsen helt rigtigt begrænsningen for sundtoldsregnskaberne. De nordiske skibes antal

i Øresundstrafikken er alt for lavt, da de principielt var helt toldfri med mindre, der var fremmed gods ombord, og herunder er der også andre alvorlige mangler i de ældste regnskaber. Alligevel kan tallene give flere oplysninger, som f.eks. hvem der var de udenlandske partnere, og man kan få en idé om kontakternes intensitet. Mange varetransporter gik imidlertid også uden om Øresund.

Interessant er desuden vurderingerne vedr. Lübecks, Danzigs og Rostocks handel på Danmark bilagt med tal. Endvidere gennemgår han på spændende vis vareindførselen vestfra, ligesom sejladsen på Island og vestpå til Nederlandene, England og Skotland. Han fastslår, at "fra 1400-tallets slutning var dansk søfart i fremgang og Øresundstoldregnskaberne viser trods alt, at denne fremgang op i næste århundrede udviklede sig til et sandt boom. Regnskaberne kan også belyse, hvilke danske byer, der fik del i opsvinget."

Øresundsregionen var i første omgang landets vækstregion, og Bjørn Poulsen fortæller levende om de danske redere, "Skibsfarten var virkelig ved at blive grænseløs". Det er betydningsfuldt for fremtidens historieskrivning, at de danske byers købmænd og skippere i tiden fra 1400-tallets midte til 1500-tallets slutning udnyttede en forøget efterspørgsel efter danske landbrugsprodukter. Der gik fra 1300-tallet en jævn strøm af slagtekvæg, skind, huder og korn til de tyske hansestæder og fra

sidst i 1400-tallet begyndte man at sælge korn til Nederlandene. "Danskerne begyndte at gå ind som deltagere i det internationale varebytte mellem østersølandene og Vesteuropa. Et vigtigt led i udviklingen af denne sejlads var de nye store skibe".

Herefter er det Jan Bills tur til at fortælle om disse skibe, bl.a. om kong Hans' flåde. Afsnittet "fra skal til skelet" forklarer meget fornemt forskellen på de klinkbyggede skibe og et kravelbygget skib sammen med en fin forklaring på udviklingen bl.a. i Nederlandene. Derefter gennemgås de forskellige typer: Krejere, skuder, bojerter og everter, og i Bjørn Poulsens afsnit om skibbyggere gennemgår han processen fra indkøb af materialer til skibets afsejling, og han fastslår, at enhver velbeliggende strandbred gav mulighed for skibbyggeri.

Ved de fleste byer måtte skibene ligge på reden, men efterhånden indrettes bolværk og ladepladser, og der bygges skibsbroer, og fra 1500-tallet gives tilladelse for byerne til opkrævning af bropenge og havnepenge. Der er tillige gengivet nogle skemaer for årets gang ved fortoldningen af skibe i Haderslev og Ribe.

Herremænd og bønder drev handel for at afsætte landbrugets produkter og for at hente humle, salt, klæde og øl hjem, men "landhavnene" blev tid efter anden erklæret for "ulovlig havn", og Christian 2. søgte 1521-22 helt at standse al handel fra de upriviligerede

anløbssteder. Det var kampen for at ophjelpe købstæderne og deres handelstand, som førtes først af Erik af Pomern og siden af Christian 2.

Det fastslås, at "mange danske bønder oplevede en økonomisk og socialt god tid efter den landbrugskrise, som havde ramt landet i 1300-tallet, og de gjorde gode tider bedre ved at gå ind i en selvstændig afsætning til markederne mod Syd. Det blev til en omfattende handel, der i perioder sikkert kom op på niveau med borgernes".

Tæt knyttet til skudehandelen var fiskeriet: Sildefiskeriet i Øresund, og fra omkring 1400 i Limfjorden samt torskefiskeriet langs den jyske vestkyst fra 1500-tallets første årtier. Bjørn Poulsen fortæller også om mandskabet på skibene, og her kunne han have fået yderligere oplysninger, hvis han havde læst bogen om "Christian 3.s Flåde". Og så får vi endnu engang historien om Kiechel, der i 1586 skulle sejle fra København.

Afslutningsvis kan man fastslå, at der var byer, som helt var præget af søfarten på grund af de forsyninger, som skibene skulle bruge og for provianteringen til mandskabet. Bogen viser med al tydelighed, at der mangler meget i de gængse danmarkshistorier. De har slagside, og det må håbes, at man efter udgivelsen af dette pragtværk vil inkorporere

meget af søfartens indflydelse på vor historie i de kommende udgivelser og skolebøger. Vi har nu fået dokumenteret skibsfartens betydning og dens udvikling gennem århundrederne, ligesom der her er givet en fin gennemgang af skibstyperne og deres brug.

Bogen afsluttes med en oversigt over kilder og litteratur opstillet alfabetisk efter forfatterne samt et afsnit med noter til bogen foruden et personregister og et stedregister plus et stikordsregister og et skibsregister. Afslutningsvis er der en fortegnelse over illustrationer.

Til lykke med bind 1. Vi venter os meget af de følgende.

Jørgen H. Barfod

## **DANSK SØFARTS HISTORIE 1-7.**

Bind 1.

FRA STAMMEBÅD TIL SKIB.

Tiden indtil 1588.

Af Ole Ventegodt, Bjørn Poulsen, Flemming Rieck og Jan Bill.

288 sider. Illustreret.

Indb. kr. 388.00

I alt kr. 2716.00.

Sælges kun samlet.

# *Flåden og Dansk Vestindien*

Udstilling i Orlogsmuseet 14.8.1997 - 1.2.1998

Arrangeret i samarbejde med Dansk Vestindisk Selskab

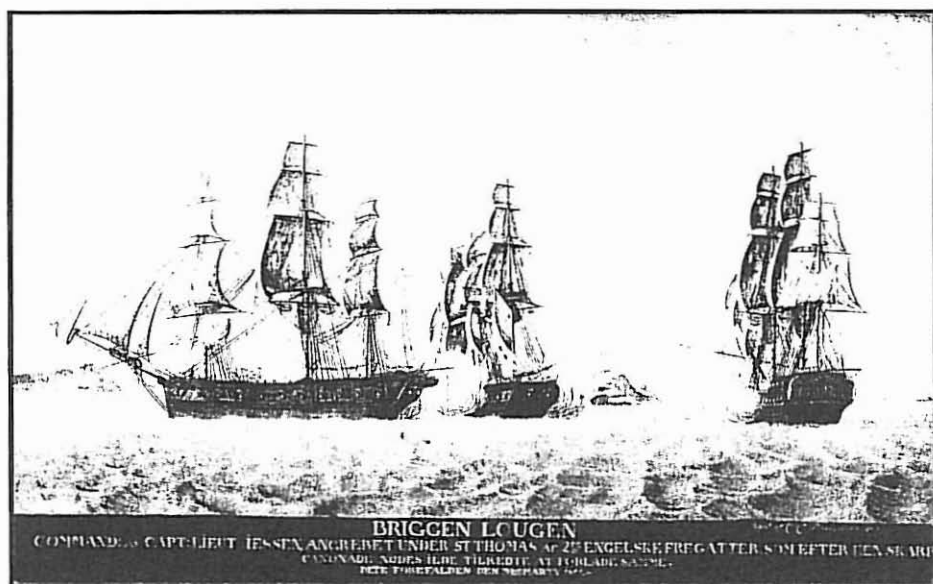
---

I anledning af 80-året for de dansk-vestindiske øers overdragelse til USA arrangeres en udstilling, der skildrer flådens forbindelser til de fjerne caribiske tropesøer, der var danske frem til 1917. Flådens funktion bestod i at bringe embedsmænd og nye besætninger til øernes administration og forter. Men skibene var naturligvis også i Vestindien for at hævde dansk suverænitæt i farvandet rundt om øerne. De skulle beskytte handelen mod kapere og sørøvere i perioder, hvor der var ufred i området. I 1700-tallets senere del betød handelen og den store eksport af sukker til Danmark meget for øernes økonomi. Importen af billig arbejdskraft i form af slaver fra Guldkysten til Vestindien spillede også en væsentlig rolle i det økonomiske liv omkring øerne, selvom sejladsen med slaver kun udgjorde en lille del af den samlede sejlads på øerne. I lange perioder havde flåden et stationsskib med fast ophold ved øerne. Under normale forhold var det rutine at afsende et skib fra Holmen til Vestindien i november måned, hvorefter det ankom ved juletid og derefter lå i de vestindiske farvande indtil juni, hvor det helst skulle

være afsejlet igen inden de store orkaner satte ind. For ganske vist er livet i Vestindien paradisisk, men alt har sin bagside og området hærages af "hurricanes" fra juli og frem til efteråret. De seneste års "hurricanes" har anrettet meget store skader på bygningerne, så netop kun de kraftige stenhus, ofte bygget af flensborgtegl - fra den danske tid, står uforandret.

I 1917 afleverede man de dansk-vestindiske øer til USA, og krydserkorvetten VALKYRIEN, der havde ligget et par år i Caribien, repræsenterede Danmark ved de officielle ceremonier. Orlogsmuseet ejer skibets rat, der senere blev skænket kommandør Konnow, som var VALKYRIENS chef og den person, der på statens vegne overgav øerne til USA.

Fregatten JYLLAND, som nu ligger nyrestaureret i Ebeltoft, var også i Dansk Vestindien flere gange. Med sin 437 mands besætning, der ganske vist ikke alle kom i land så lang tid af gangen, hørte fregattens besætning til det største antal danskere, der besøgte øerne samlet og stiftede bekendtskab med tropernes eksotiske charme.



*Orlogsbriggen LOUGEN i kamp med to engelske fregatter ved Sankt Thomas i Dansk Vestindien 1801. Udateret gouache af C.C. Parnemann efter kobberstik af soofficeren F.M. Dodt. Handels- og Søfartsmuseet.*

For mange af flådens folk blev besøget et af livets højdepunkter, beskrevet i mange erindringer og dagbøger.

Udstillingen er et samarbejde med Dansk Vestindisk Selskab og mange af

udstillingens rariteter har Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg venligst stillet til Orlogsmuseets rådighed.

Ole Lisberg Jensen

# Bustur til Kristianstad og Karlskrona

Lørdag/søndag den 27. - 28. september 1997

Orlogsmuseets Venner/Marinehistorisk Selskab arrangerer i år en udflugt til Skåne og Blekinge. Hovedmålet med rejsen er at se det nybyggede marinemuseum i Karlskrona, hvor den svenske stat har satset over 150 mio kr. på en helt ny bygning på Stumholmen i forbindelse med Chapmans gamle chaluphus. Museet er bygget på pæle ud i havnen med en omgivende kaj, hvor man har liggende ministrygeren BREMÖN fra 2. verdenskrig og torpedobåden SPICA, der delvis har været forbillede for den danske WILLEMOES-klassen. Desuden ligger også fuldriggeren JARRAMAS, der engang har tjent som øvelsesskib for skibsdrenge. Som en særlig oplevelse kan nævnes en tunnel under museet, hvor man går ned og gennem vinduer kan betragte havbunden, hvor der minsandten ligger et vrak fra tidligt 1700-tal. Museets indretning iøvrigt skal ikke beskrives her, men kan opleves ved selvsyn til september. På vejen til Karlskrona besøges Kristianstad, hvor vi skal se Trefoldighedskirken og Läns museet. Ganske vist er der ikke her megen marinehistorie, men byen har spillet en væsentlig rolle i dansk militærhistorie, ikke mindst under Skånske Krig i 1670erne.

## Tidsskema

### **Lørdag den 27. september 1997.**

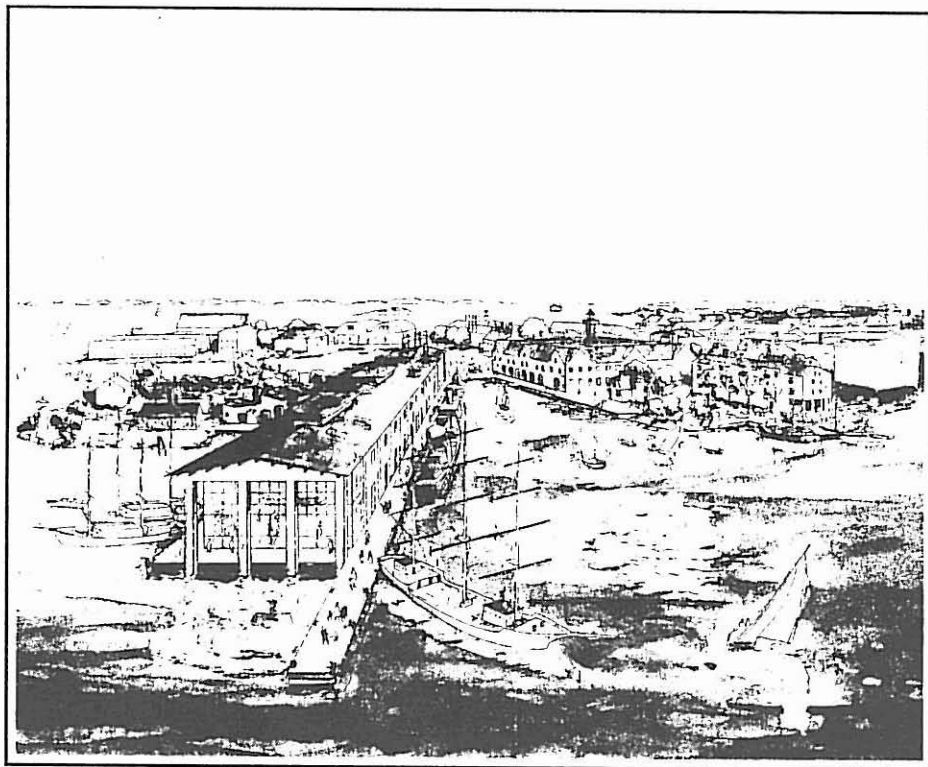
- 08.30      Afgang. Valby Station ved nordsiden. Turen går over Helsingør-Helsingborg med Sømod Turistbus.
- 11.00      Ankomst Kristianstad, hvor Trefoldighedskirken og museet vises før frokost.
- ca. 14.30    Afgang fra Kristianstad.
- ca. 16.30    Ankomst i Karlskrona. I Karlskrona vil der i løbet af lørdag og søndag blive rundvisning på museet og rundtur i den smukke barokby, som ligger midt i Blekinges østre skærgård, placeret netop dér ved en kongelig beslutning i 1679. Overnatning sker på flådekasernen i Karlskrona.

### **Søndag den 28. september 1997.**

Morgenmad på flådekasernen i Karlskrona. Efter frokost vil bussen atter køre mod vest.

- ca. 18.00    Ankomst Valby Station.





*Det nyåbnede marinemuseum i Karlskrona, der er målet for årets udflugt 27.-28. september.*

**Pris pr. person 900 kr.**

Heri indgår rejse, overnatning, middag, 2 x frokost og morgenmad.  
Drikkevarer eksklusive.

Tilmelding til Orlogsmuseet senest  
**Fredag den 12. september 1997 kl.16.00**

Tlf. 31 54 63 63

Medlemmer af Orlogsmuseets Modelbyggerlaug er velkomne til at deltage i arrangementet.

## FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Løsningen på opgavebilledet i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 2-1997:

Panserbatteriet ODIN, bygget af jern på Orlogsværftet, søsat 1872 og udgået 1912. Fra 1885 benævnt panserskib. Konstruktor: N.E. Tuxen. Deplacement: 3232 tons. Længde: 73,44 m. Bredde: 14,75 m. Dybgående: 5,1 m (agter). 2300 HK, fart 12 knob. Besætning: 263 mand. Armering: 4 stk. 120 pd.s kanoner i kassemat (senere 4 stk. 25 cm kanoner), 4 stk. 87 mm patronkanoner, 4 stk. 37 mm revolverkanoner, 2 stk. 37 mm rekylkanoner og 2 stk. 8 mm mitrailleuser. Panser: 127-203 mm. På kassematen 203 mm, kommandotårn 102-152 mm, dæk 26 mm. Den heldige vinder blev **Erik Jørgensen, Roskildevej 19, 4300 Holbæk**, som har fået sin præmie tilsendt.



Travl aktivitet på og omkring et fartøj. Nærmere bestemt befinder vi os på Holmen - Maskingraven i begyndelsen af 1900-tallet. Vi vil gerne have oplyst navnet på fartøjet samt baggrunden for dets sorgelige tilstand?

Svar til Orlogsmuseet senest 1. oktober 1997.

# MARINEHISTORISKE SKRIFTER.

MARINEHISTORISKE SKRIFTER har nu udsendt sit skrift nr. 27, og vi indbyder derfor medlemmerne til tegning af abonnement.

Ved at udfylde nedenstående blanket kan De dels bestille det nye skrift og dels tegne abonnement for de kommende skrifter, hvilket sikrer Dem, at De får skrifterne tilsendt straks, når de udkommer.

Desuden kan De købe de hidtil udsendte skrifter, som der endnu er eksemplarer af til særdeles lave priser:

1. Jørgen H. Barfod: Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677 (1952). Udsolgt\*
3. Georg Nørregaard: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 17 kr.
4. Gunnar Olsen, Erik Harremoes, G. Honnens de Lichtenberg og R. Steen Steensen: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 20 kr.
7. Jørgen H. Barfod: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99 (1963) 20 kr.
8. G. Honnens de Lichtenberg: Larssen fra 64 (1964). 20 kr.
14. Jørgen H. Barfod: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977). 20 kr.
16. Ole L. Frantzen: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 30 kr.
17. Fregatten Bellona's togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorchs dagbog (1980). 20 kr.
18. Hanne Andersen: Nyboder - et københavnsk miljø med en gennemgang af dets afspejling i litteraturen (1981). 30 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). 68 kr.
20. Hans Chr. Bjerg, H.C. Dahlerup Koch og P.B. Nielsen: Ubåde gennem 75 år. Det danske ubådsvåben 1909-84 (1984). 50 kr.
22. Jørgen H. Barfod: Flådens Fødsel (1990). 200 kr.
23. Per Wessel -Tolvig (red.): Flådens oprør (1993). 100 kr.
24. Poul Erik Pedersen: Signalering til sos (1995). Flagsignalering i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800. 140 kr.
25. Jørgen H. Barfod: Christian 3.s flåde (1995). 220 kr.
26. Niels M. Probst: Christian 4.s flåde (1996). 220 kr.
27. Jørgen H. Barfod: "Niels Juels Flåde" (1997) 220 kr.

Evt. forsendelsesomkostninger skal tillægges.

\* Et genoptryk er udarbejdet af Køge Marineforening og kan købes af selskabet for 15 kr.

----- klip -----

(udfyldes venligst med blokbogstaver)

Undertegnede: .....

Adresse: .....

Sæt kryds ..... Tegner hermed abonnement på Marinehistoriske Skrifter  
fra og med skrift nr. 27, "Niels Juels Flåde".

Sæt kryds ..... Bestiller skrift nr.: .....

.....  
(underskrift)

Indsendes til Orlogsmuseet, Overgaden oven Vandet 58, 1415 Kbh. K.

---

## MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER/MARINEHISTORISK SELSKAB

---

Følgende arrangementer er planlagt for sæsonen 1997-98:

**Lørdag/søndag den 27.-28. september 1997.**

Ekskursion til det ny marinemuseum i Karlskrona.

**Onsdag den 22. oktober 1997.**

Foredrag. Museumsinspektør Jan Vejle: Marinemaleren Christian Mølsted.

**Onsdag den 19. november 1997.**

Foredrag. Museumsinspektør Per Nielsen: Flåden og Dansk Vestindien. I anledning af 80 året for overdragelsen til USA.

**Onsdag den 11. februar 1998.**

Foredrag. Peter Maack: Fregatten BORNHOLM og den fatale rejse. I anledning af en færdigbygning af en model af fregatten.

**Onsdag den 11. marts 1998.**

Foredrag. Admiral Sven Thiede: Søværnets skibe i de sidste 25 år.

**Onsdag den 15. april 1998.**

Generalforsamling med film.

Alle onsdagsmøderne foregår i Orlogsmuseet og begynder kl. 19.30 bortset fra generalforsamlingen, der afholdes i Søofficersforeningen.

Efter onsdagsmøderne 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.