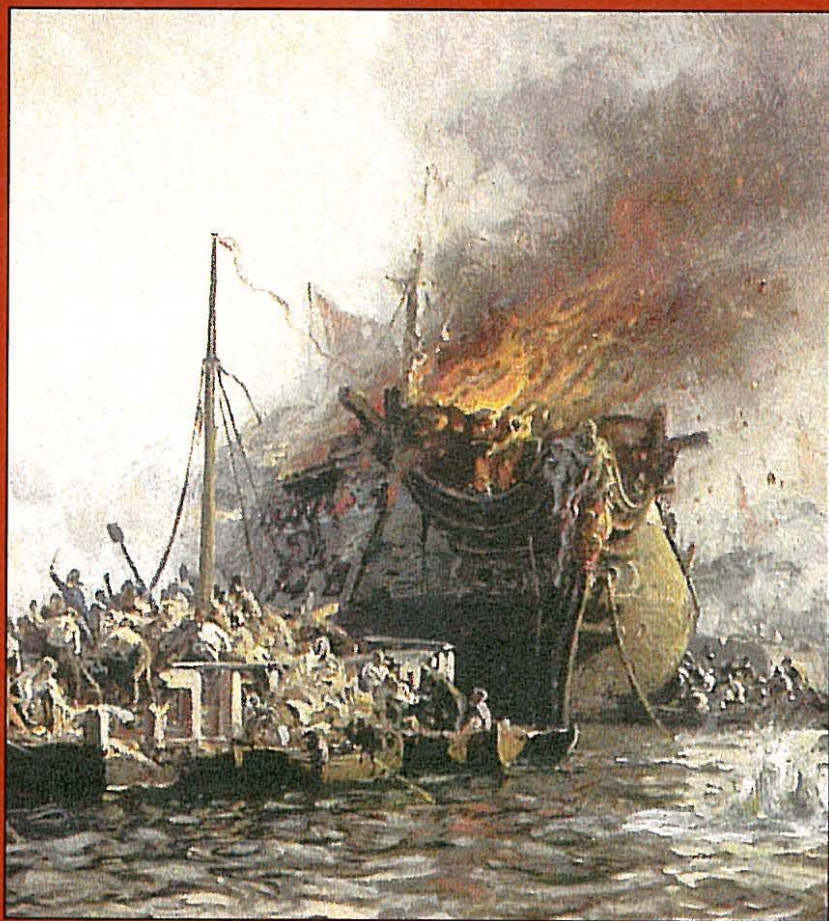


# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



31. årgang

Nr. 3 - August 1998

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Adresse:

ORLOGSMUSEET  
Overgaden oven Vandet 58  
1415 København K.  
Tlf. 32 54 63 63  
Fax. 32 54 29 80  
E-mail. info@orlogsmuseet.dk  
Giro nr. 5 18 76 13

Udgives af:

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

ORLOGSMUSEETS  
MODELBYGGERLAUG  
Adresse: Orlogsmuseet, se ovenfor

Redaktion:  
Niels M. Probst (ansv.h.)

Lay-out:  
Mogens Dithmer

MARINEHISTORISK  
TIDSSKRIFT

udkommer 4 gange årligt.  
Årsabonnement kr. 125.-  
Enkelte numre kr. 25.-

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

Eftertryk er kun tilladt med tydelig kil-  
deangivelse.

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

Tryk: B. THORGILS A/S  
ISSN 0106.5122

## INDHOLD

### Artikler:

Christian 3.s søofficerskorps  
*Jørgen H. Barfod* 59

Orlogsmuseet erhverver  
maleri af Chr. Mølsted  
*Niels M. Probst* 73

### Andet:

Årets ekskursion til Flensborg,  
Eckernförde og Kiel  
19.-20. september 76

Maritim auktion 77

Bog anmeldelser 78

Meddelelser fra Orlogsmuseets  
Modelbyggerlaug 86

Fra Orlogsmuseets billedarkiv 88

### Forside:

*Chr. Mølsted: Slaget på Rheden 2.  
april 1801. Udsnit. Se artiklen side 73.*

# Christian 3.s søofficerskorps

*Jørgen H. Barfod*

De, der har læst noget af det, jeg har skrevet i sin tid, ved måske, at det som tidligere antaget ikke er kong Hans, der grundlagde den danske flåde, men snarere Erik af Pommeren og måske kan vi finde en spire til en kgl. flåde hos Margrethe 1.

Desuden bør man vide, at kong Erik som bekendt stak af med sin flåde til Gotland, og hans efterfølger kong Kristoffer måtte begynde på en frisk med at skabe sig en flåde, hvad han også gjorde, men om denne ved vi ikke så meget. Derimod ved vi, at kong Christian 1. skaffede sig en stor flåde, og tilmed fik han også et orlogsskib foræret af den engelske konge. Skibet hed VALENTIN.

Der var derfor en hel del skibe at starte med, da kong Hans blev konge, og han udbyggede med dygtighed sin orlogsflåde. Der kan angives navne på omkring 50 af hans orlogsskibe. Men så sker det hverken værre eller bedre end at hans søn Christian 2., da rigsrådet vil afsætte ham, stikker af med så at sige hele flåden til Nederlandene, og selvom hans efterfølger Frederik 1. fik nogle få af dem tilbage, måtte han således også begynde på en frisk. Det fik han bare ikke lov til af rigsrådet.

Adelen var bange for, at kongen med

sin egen flåde ville få for stor magt, således som Erik af Pommern og Christian 2. havde vist det.

Rigsrådet fandt, at det var alt for farligt at overlade en kgl. flåde til kongen, så han fik ordre til at nøjes med de skibe, som kunne udskrives fra biskoper og lensmænd.

Det lykkedes jo for Christian 2. med støtte fra sin svoger, den tyske kejser Karl, at få samlet en flåde i Nederlandene, og at nå til Norge med en stor styrke i 1531. Her blev han straks hyllet som konge, men Frederik 1. fik ham lokket til Danmark, hvor han blev fængslet.

Da Frederik døde i 1533, ville Lübeck gerne blande sig i hvem, der skulle være konge. Som bekendt fiskede Lübecks borgmester Jørgen Wullenwever i rørt vande og allierede sig med borgerne i København og Malmø, og med grev Christoffer af Oldenburg, der som feltherre angreb Danmark. Denne skulle være leder indtil man kunne befri Christian 2.

I Danmark var rigsrådet i vildrede, fordi det var præget af de katolske biskoper, der kviede sig ved at hylde Frederik 1.s søn Christian som konge, da denne var stærkt præget af protestantismen.

Hanseaternes angreb gjorde dog, at man så sig nødsaget til at hylde Christian 3. som konge. Nu savnedes en flåde, da de skibe, som Frederik 1. ejede, lå i København, der som nævnt havde sluttet sig til greven. Rigsrådet måtte da alliere sig med selveste Gustav Vasa, der havde en flåde, som han stillede til rådighed, og det lykkedes trods alt for Christian efterhånden at få samlet nogle skibe, der sammen med den svenske flåde kunne hamle op med hanseaterne.

Jeg skal ikke komme nærmere ind på hele dette meget indviklede spil, men jeg vil blot fastslå, at for tredje gang måtte der skabes en ny flåde, nemlig først efter Erik af Pommeren, så efter Christian 2., og nu efter Grevens Fejde. Denne gang indså rigsrådet imidlertid, at en flåde var en nødvendighed, således at Christian 3. fik mulighed for virkelig at få skabt en flåde med store og gode skibe, og det var en kgl. flåde uden tilløb af skibe fra lensmænd i rigsrådet. Det var kongens flåde.

Selvom der havde været flåder før, og vi kender mange søhelte fra disse flåder, så havde der ikke været et fast søofficerskorps tidligere. Fra Erik af Pommerens flåde kender vi et par skibsnavne, men ingen andre chefer der var på flåden end lensmanden Peder Oxe, og fra Kristoffer af Bayerns tid kender vi blot navnene på nogle af kongens skipper, og at det var rigsmarsken Oluf Axelsen Thott og hofmesteren Otto Nielsen Rosen-

krantz, der antog skibsfolk til flåden.

Den samme Rosenkrantz virkede også under Christian 1. og her kalder Arild Huitfeldt i sin Danmarkskrønike ham i 1459 for Rigens admiral. Hvor meget man skal lægge i det er uvist. Fra samme årti, 1450erne, kendes desuden mindst 4 andre høvedsmænd fra orlogsskibene foruden et tilsvarende antal fra 1460erne.

Under kong Hans og Christian 2. er personkendskabet naturligvis adskilligt større. Der kan nævnes flere admiraler som f.eks. Henrik Krummedige, som kong Hans henvendte sig til allerede i 1488, når maritime spørgsmål skulle klares, og der var ligeledes Jens Holgersen Ulfstand, der begge havde været chefer for en flåde, altså admiraler. Det fælles træk er imidlertid, at de først og fremmest var lensmænd og havde deres godser og altså tilhørte højadelen.

Derfor var den tredje kendte admiral fra kong Hans tid en outsider, nemlig Søren Norby. Han må tilsyneladende være af lavadel, og vi ser ham første gang som øverste kaptajn i 1508, men under Christian 2. blev han admiral og udnævnt til lensmand på Gotland, hvorfra han efter kongens fordrivelse i 1523 støttede Christian 2.s krav på tronen og huserede blandt modstandernes skibe, ligesom Erik af Pommeren havde gjort.

Søren Norbys søster Cecilia var gift med en anden kendt admiral fra denne tid, Tile Giseler, der først var knyttet



Troværdige illustrationer af 1500-tallets orlogsskibe er sjældne. En serie samtidige stik af begivenheder under den Nordiske Syvårskrig 1563-70 indeholder dog mange interessante skibsgengivelser. På dette eksempel har kunstneren forsøgt at vise alle de store slag og forlis. Orlogsmuseet.

til Christian 2. og havde fulgt ham til Nederlandene, men sejlede til København og gik i Frederik 1.s tjeneste.

Foruden disse admiraler kendes også en hel række kaptajner fra de kgl. skibe under kongerne Hans, Christian og Frederik, ialt over 40 personer.

Alle disse personer var ikke uddannede som sømænd og de kunne næppe, undtagen enkelte af dem, føre et skib.

Til det havde man skipperne, men de var jo blot nogle borgerlige personer, mens de andre var adelsmænd og mange af dem lensmænd. Hovedsmændene var krigerne og havde derfor den rent militære kommando, og de har nok i mange situationer måttet bøje sig for de søkyndiges vurderinger, hvad angik skibets sejlads.

Da Frederik 1. døde i 1533 var rigsrådet som nævnt ikke særlig villig til at udnævne hans søn Christian til konge, og imens fik Lübeck grev Christoffer til at stå i spidsen for et angreb på Danmark, således at greven skulle søge at befri Christian 2. og desuden være en art forløber for ham.

Fra Grevens Fejdes tid omtales admiralen Peder Skram, som en mand, der er en "over al måde forstandig og dygtig krigsmand til søs". Det var Gustav Vasas sendebud i Danmark, som gav denne karakteristik, da kong Gustav gerne ville have en dygtig leder til sin flåde. Men han var alligevel ikke så glad ved, at det skulle være en dansker, der kommanderede flåden, så han udnævnte også svenskeren Måns Svensson.

Gustav Vasas erfaringer med Christian 2. gjorde ham med sin flåde til en god hjælper i kampen, da den nyudnævnte Christian 3. jo ingen havde. Han skulle først indkøbe og opbygge en flåde, hvad han som bekendt også gjorde.

Da krigen var slut, og da København havde overgivet sig, kan man opgøre antallet af skibe, der var den danske konges, til ialt højst 12 orlogsskibe foruden fem mindre, som han havde erhvervet sig ved køb eller skaffet sig på anden måde i løbet af krigen.

Efter borgerkrigen var der ingen tvivl om, hvilken betydelig rolle flåden havde spillet for Danmark. Det havde været en forudsætning for ham, at han

erhvervede sig søherredømmet i de danske farvande, hvorved han dels kunne hindre lübeckerne i at bringe hjælp til deres tropper og dels kunne han selv føre sine styrker fra den ene landsdel til den anden. Derfor gik Christian 3. omgående i gang med at udbygge sin flåde med nye skibe, og kongen var iøvrigt selv meget interesseret i selve skibbygningen.

Christian 3. er jo mest kendt som den konge, der indførte reformationen i Danmark, og da kongen og dronningen den 12. august kronedes under stor højtidelighed i København, blev da samtidig 7 lutherske biskopper indviede.

Helt fred fik kongen iøvrigt ikke, for han måtte stadig være på vagt overfor konspirationer af phalzgreven og Christian 2.s datter Dorothea, der opholdt sig i Tyskland og støttedes af kejseren. Desuden var der en tid i 1540erne, hvor kong Christian heller ikke var helt tryk ved den svenske konge, og de to konger spionerede gensidigt hos hinanden. Alligevel fik han dog lejlighed til at gengælde Gustav Vasas hjælp under Grevens Fejde, idet han i 1543 kunne hjælpe den svenske konge, da et oprør brød ud mod ham i Sverige.

Det er imidlertid ikke alt dette, der skal berettes om, men det har alligevel været baggrunden for at kongen har fået mulighed for at opbygge sin flåde.

Kongens første hjælper med hensyn til flåden var statholderen i Køben-

Indfængelig på alle andre konger og krigs volde de  
at ved kongen disse artikler gives mig mig mig mig mig mig  
de alle af kongen mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig  
gives mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig  
af kongen mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig mig  
ved kongen

Den første ed, der er aflagt til kongen i 1543. (Rigsarkivet. Fra Bent Andersen Billes arkiv).

havn. I 1539 var det Anders Bille og vi kan følge arbejdet for flåden i dennes rapporter til kongen, både hvad angår skibbygningen og angående udrustningerne. Disse omfattede jo også indkøbene af diverse træ og skyts.

I 1536 udstedte kong Christian 3. nogle skibsartikler, der er de ældst kendte for den danske flåde. Allerede hermed må man sige, at kongen har gjort sig bemærket for flåden.

Det er her bemærkelsesværdigt, at straffene ved overtrædelser ikke er særlige skibsstraffe, men i høj grad holder sig til slotsloven d.v.s. en lov, der gælder for kongens hof også kaldet gårdsretten.

I forbindelse med en flådeudrustning i 1543 er der bevaret nogle meget spændende dokumenter, nemlig de skibsartikler, som Christian 3. da udstedte. Her ser vi for første gang, at mandskabet skal aflægge en ed til kongen, hvilket vel nok er det ældste eksempel på en sådan ed.

Desuden er der en hel del flere artikler end i den skibsret, som han havde udstedt i 1536, men mest bemærkelsesværdigt er det, at i disse artikler henholder man sig til skibsretten og ikke mere til gårdsretten som i 1536. Disse artikler er for første gang i historien blevet nogle artikler udelukkende til flåden. Dette ses iøvrigt også af, at straffene ombord nu er mere beregnet til et skib, og i det hele taget er emnerne også mere orlogsprægede. Hermed har kongen indskrevet sig i flådens historie ligesom med bestemmelsen om, at søfolkene skulle aflægge en ed til ham.

Hvem står mon bag dette? Er det Christian 3. selv eller er det muligvis statholderen på Københavns Slot, der jo havde flådens administration under sig. Anders Bille, der var statholder i 1536 er i 1543 blevet afløst af Eske Bille, og fra ham er der iøvrigt bevaret en stor korrespondance mellem ham og kongen indtil Eske Billes død i 1552.

Billerne havde haft en meget stor indflydelse med ikke færre end 14 pladser i rigsrådet, men da flere af dem var bisper, og andre havde holdt på "den gale hest", var der blot nu nogle få, men meget indflydelsesrige personer, tilbage efter Grevens Fejde. Alligevel var det også to Biller, der mødte den nye konge Christian 3., da han skulle hentes til sin værdighed i 1534.

Foruden statholderen eller kongen kunne man naturligvis tænke sig, at en af de daværende admiraler kunne være en drivende kraft i de ændringer, som foregik i disse år. Dem der fandtes er: Peder Skram, der vel trods alt mere må betegnes som hørende til den gamle skole, selvom han menes født omkring 1500, men vi finder ham sidst som admiral i 1538. De andre admiraler er måske mindre kendte, men de kan nævnes her. I den forbindelse bør man dog erindre, at betegnelsen admiral blev brugt om en person, så snart han stod i spidsen for en større samling skibe, og det var således ikke nogen fast stilling.

Josef Falster betegnes som admiral i 1537 og i 1542 og han skulle i 1543 berejse Skåne, Halland og Blekinge sammen med en skipper for at udvælge bådsmænd, og derefter hører man ikke mere til ham.

Dernæst er der Mogens Gyldenstjerne, der fører en flåde som admiral i 1543 og i 1555. Han blev desuden Københavns statholder og dermed flådens øverste chef i 1558 og sad i denne stil-

ling til 1561.

Af andre var der Christoffer Galle, som dog blot nævnes som admiral i 1543, og Otto Stigsen Hvide, der nævnes som admiral i 1550 og 1551.

Så er der imidlertid en meget initiativrig herre, Christoffer Thronsen, der er norsk født. Ham finder vi som admiral 1543, 1545, 1556 og 1557. Han havde egentlig støttet sig til Christian 2., men i 1542 bad selveste Johan Friis kongen om at tage ham til nåde på grund af hans dygtighed.

Tilmed ved vi, at han i 1558 fik oprettet et admiralitetslaug og fik forfattet en skrå og laugsret "med menige laugsbrødres råd, vilje og samtykke", som medlemmerne skulle rette sig efter. I denne ses det iøvrigt, at næstkommanderende for admiralen eller høvedsmanden, det vil svare til, hvad vi kalder kaptajnen, kaldes en løjtnant. Formålet ser nærmest ud til at være et sted, hvor man kunne komme sammen og muligvis diskutere aktuelle spørgsmål.



# Aderwijlinge vander zee/om stuer:

manschap te leeren oer den werf nu ghedrucht/ neer stelijch gheconterpoerde ende voo  
 beterr. Anno. M. CCCC. ende. Vijf. (..)



Titelblad til Anthoniszoon: Carte van Oostland, 1558.

Da Christian 3. døde nytårsdag 1559, sendte statholderen Mogens Gyldenstjerne besked til den nye konge i Århus med Christoffer Thronsen, "der vidste at berette alt om skibene" og om det man ikke kunne skrive.

Hvis vi nu skal se nærmere på, hvem der kan have haft den afgørende indflydelse på udviklingen af flåden, må vi således vælge mellem tre personer. Statholderen på Københavns Slot har, som jeg nævnte, virket som den administrative leder af søværnet som sådan, mens lensmanden som regel førte det

direkte tilsyn med Holmen, de oplagte skibes aftakling, vedligeholdelse og senere ekvipering. Men ved siden af disse to mænd knyttedes nu en øverste admiral, som både skulle have tilsyn med skibenes udrustning og mandskab og tillige skulle føre øverste kommando over flåden i krig.

Hertil må iøvrigt føjes, at flådens økonomiske forhold styredes af rentekammeret med en rentemester i spidsen.

En sag er det imidlertid, hvem der styrede flåden og altså lavede de refor-

mer, som der kom så mange af i Christian 3.s tid. Noget andet er, hvem der var søofficerer.

Chefen på et orlogsskib hed skibshovedsmand eller blot hovedsmand. De var hovedsagelig rekruterede blandt adelen, og de stod til rådighed, når kongen kaldte. Mange af dem ser man blot få gange som hovedsmænd, men når en række af dem indkaldes år efter år, må det vel betyde, at de blev anset for velegnede, og derfor havde en mere fast tilknytning. Som nævnt var de blot til stede som militære ledere, mens skipperne og styrmændene tog sig af det rent sømandsmæssige.

Der kendes i alt 29 af disse hovedsmænd, som år efter år har tjent kongen på denne måde. Herudover opstår der imidlertid en helt ny art hovedsmænd. Det ses af rentemesterregnskaberne.

Det ses nemlig, at fra 1551 er der fem mand, som har fået lønning som hovedsmand. Det kan muligvis forstås på den måde, at disse mænd ikke har været adelige og derfor ikke har haft den pligt til at stille som hovedsmænd, som adelige jo havde. De må være udvalgte af andre grunde. De omtalte fem mand har også været nævnt som hovedsmænd før 1551, men det er først i dette år 1551, at de står på lønningslisten, som de første fastlønnede søofficerer.

Man bør vel næsten nævne deres navne.

Det er Mikkel Viborg (1543-54), Germond Svenske (1546-1556), Jørgen

Grøn (1545-61), Jacob v. Meydeborg (1545-61) og Jacob Jyde (1545-61).

Fra 1556 nævnes også Maurits v. Berlin blandt de årslønnede, og fra 1557 Peder Jyde, der ellers også har været hovedsmand fra 1551, men altså ikke som fastlønnede. Desuden tilgik yderligere Laurits Andersen Baden fra 1555, og Hans Lauritsen Baden samt Michel Falster fra 1556, og Willum Grubbe Sparre fra 1557.

Når man ser disse sidst nævnte navne, Baden og Sparre, så kan man måske undre sig, for de har vel været adelige.

Man må vel derfor fastslå, at det danske fastlønnede søofficerskorps var oprettet i 1551. Først fra 1577 anvendes desuden benævnelsen "captajn" fast i stedet for hovedsmand.

Så kan man da videre spørge: Hvem er ophavsmanden?

Og her må man vel se på, hvad der iøvrigt er sket indenfor flåden i denne periode.

Det ses af regnskaberne, at der er sket en mærkbar ændring i de sidste år af Eske Billes administration som statholder fra 1543 til han dør i 1552. Eske Bille må da være godt oppe i årene, for han var allerede virksom som statholder under kong Hans i 1510. Han var endvidere rigshofmester, rigets højeste stilling, fra 1547 til 52.

Som lensmand på Københavns Slot sad i Eske Billes tid Peder Godske, og efter Eske Billes død var han faktisk



*Johan Friis. (Maleri af Jacob Binck ca. 1550. Foto: Frederiksborg Slot)*

eneleder af flådens administration til 1556, da Povl Hvidtfeldt overtog posten og sad der til 1559 samtidig med at Peder Oxe blev statholder 1556-58. I årene 1554 til 56 findes en strøm af ordrer vedr. flåden og Holmen fra kongen til Peder Godske. Peder Godske var kongen en tro mand, der da også havde et særligt forhold til ham. Det var også ham, der med nidkærhed sørgede for befæstningen af Københavns Slot. Det var jo dengang en lille fæstning i sig selv med brede voldgrave om. Kongen lod også Peder Godske opføre et nyt Tøjhus ved slottet, "der hvor dronningens stald står".

Ligesom Christian 1. og kong Hans moderniserede slottet, lod Christian 3. det udvide med en fløj, ligesom han lod opføre det første Tøjhus.

I 1558 blev den 73-årige Mogens Gyldenstjerne statholder på Københavns Slot, og korrespondancen mellem kongen og Gyldenstjerne i kongens sidste år viser, at kongen meget nøje fulgte med i, hvad Gyldenstjerne lavede, og kongen tog selv bestemmelse. Interessant er det da også at se, at da Mogens Gyldenstjerne skulle afsejle med flåden i 1555 mod sørøverne, ville kongen selv personlig give hovedsmændene ordrer. Der er ingen tvivl om kongens interesse for flåden, som han fulgte nøje, både når der skulle bygges nye skibe og når der skulle udrustes skibe.

Den store mængde søfolk, der nødvendigvis skulle bruges til orlogsski-

bene blev udskrevet fra købstæderne foruden de mange, der utvivlsomt har meldt sig til tjenesten på Holmen i København. Som de tidligere konger fastslog Christian 3. i 1535, at købstæderne skal underholde disse bådsfolk om vinteren, når de skal bruges på orlogsskibene. Købstæderne får direkte ordre til at "holde kgl. Maj.s folk i vinterleje til på foråret, når kongen har behov for dem på skibene igen, og de skal betale derfor, eftersom det har været siden kong Hans og kong Frederiks tid".

I 1554 blev det desuden besluttet, at der hvert år skulle være mønstring af folkene og alle skulle optegnes med navn. Det er endnu et eksempel på en fastere organisation af flåden.

Der var dog stadig lensmænd, som skulle stille med folk "med harnisk og godt værge og fetalje fra påske til St Michels-dag". Men det var blot få folk.

Det ser ud til, at nok har de skiftende statholdere haft en stor betydning for flåden, men kongen selv har vist den så stor interesse, at der næppe er udgået ordrer af betydning uden hans accept. Således også aflønning af hovedsmænd, altså skabelsen af et fast søofficerskorps.

Det var dog ikke alt vedr. flåden, der havde lige stor interesse for kongen. I 1545, da der var ved at blive bygget et nyt skib i København, skrev kongen således fra Kalundborg til Eske Bille, at "dersom det nye skib ikke har noget synderligt navn, da må I selv give det

navn og kalde det, hvad navn eder tykkes". Det kom sandsynligvis til at hedde UGLEN, da dette skib netop tilgik dette år, og det ser åbenbart ud til, at der ikke har været knyttet nogen ceremoni til navngivningen.

Kongen bygger til stadighed skibe, som han selv beordrer sat på bedding, og han havde sit eget bøssestøberi på Bremerholmen, ligesom han i 1555 lader bygge en krudtmølle ved Vesterport.

Selvom kongen fik opbygget en stor og god orlogsflåde, så havde han stadig brug for tilskud fra købstæderne. Hertil kom nogle skibe, som adelen stillede, men det er efterhånden blot få, og det kan i den forbindelse bemærkes, at de adelige også anvendte deres skibe til handel, altså når kongen ikke skulle bruge dem. Det vil sige, at skibe, der stilledes af købstæder og af lensmænd ikke mere havde nogen særlig interesse. De var da også ofte for små og for dårligt bevæbnede, og kun kongens egne skibe, der var store og godt bevæbnede, betød noget i flåden.

Det må siges som en konklusion, at kong Christian viste, at han ejede en flåde, der havde fået en fast organisation, og han fik den udbygget til en stor og velorganiseret enhed med de første professionelle søofficerer på gode store orlogsskibe. Desuden havde han skaffet sig de nødvendige gode hjælpere som statholder og øverste admiral.

Ser man tilbage på Christian 3. som

person, kan man ikke komme uden om, at han var en fremmed, da han som hertug af Holsten efter to års borgerkrig ubestridt stod som landets konge. Han var født på Gottorp den 12. august 1503 som ældste søn af Frederik af Gottorp, der var Christian 1.s yngste søn. Som ung mand var han med sin morbror, kurfyrst Joakim af Brandenburg med til rigsdagen i Worms og her overværede han den 18. april 1521 Morten Luthers frimodige veltalenhed, der virkede helt overvældende på det unge sind.

Huitfeldt har i sin Danmarkskrønike fortalt, at Christian 3. i sin ungdom førte "et rasende liv". D.v.s., at han nok har været noget udsvævende, som ungdom nu engang ofte er. Han skal have haft et vindende væsen og været en modsætning til den sparsommelige og ængstelige far. Huitfeldt skriver dog, at da han blev ældre, var hans liv dog ærbart og sædeligt.

Han var jo opdraget mellem holstenske adelsmænd, der havde uvilje og foragt for det danske. De første par år var magtens tyngdepunkt da også i Hertugdømmerne, hvor kongen også opholdt sig i næsten et helt år fra november 1537 til september 1538.

Ved en rigsdag i København den 15. oktober 1536 blev Romerkirken afskaffet, og i den forbindelse var det mest betydningsfulde også, at alt bispegodset skulle lægges ind under kronen. Det var slotte og herreder, hvortil kom klostergodset, der var

endnu rigere end bispegodset. Det blev nærmest udlagt som en art krongods, der lidt efter lidt gik over til kongelige lensmænd. Dertil kom kapitelsgods og vikariegods, som de højadelige fik del i ved køb eller mageskifte. Det var kort og godt en ganske god indtægt kongen herved skaffede sig, men det var også nødvendigt efter den store gæld, han var kommet i efter borgerkrigen.

Både kongens og kronens pengevæsen havde været i en ynkelig forfatning. Han fik da også straks udarbejdet en oversigt over kronens indtægter rundt om i landet. Desuden fik han adelen til i 1542 i løbet af to år at give ham tyvendepenge af al deres formue og jordegods, således at han kunne få afbetalt sin gæld til holstenerne, hvorefter han også fik afskediget en del holstenerne.

Det var imidlertid klart for den nybagte konge, at den sikreste vej til rolige og trygge forhold var en udsoning med de tidligere modstandere, og her kom kansleren Johan Friis til at spille en afgørende rolle. En efter en indtog de tidligere ekskluderede medlemmer af rigsrådet deres pladser og tilsvarende svækkedes den tysk-holstenske indflydelse og efterhånden gled også tyskerne som nævnt næsten ud af Danmarks lensstyrelse.

Det var en klog politik, som Christian 3. gennemførte. I 1556 kunne han endog til sin svigersøn, kurfyrst August af Sachsen skrive, at hans riger styredes og regeredes af indfødte

mænd.

De førende mænd indenfor rigsrådets kreds omkring 1550 var kansleren Johan Friis (f. 1494), rigshofmesteren Eske Bille, Mogens Gyldenstjerne (f. 1485) og efter dennes død i 1552 Peder Oxen (f. 1520).

Den unge Peder Oxen brugte kongen bl.a. til at lade ham mægle i en strid i Sachsen, en opgave som han udførte til kongens største tilfredshed og derefter tildelte ham den ære at lade ham stå fadder til kurfyrsteparrets nyfødte søn på Christian 3.s vegne. Men træerne kan også gro for højt, for Peder Oxens begærlighed i pengesager blev kongen for meget, og han afskediges af rigsrådet i februar 1558.

Mogens Gyldenstjerne spillede ligeledes en fremtrædende rolle. Foruden at være kongens forhandler ved et grænsemøde med svenskerne i Elfsborg 1554 så fik han i juni ordre til som øverste admiral at løbe ud med flåden for at gøre en ende på sørøveriet i de norske farvande. Det blev dog ikke noget heldigt togt.

En anden af rigsråderne var Børge Trolle (f. 1501), som rigsrådet i 1558 foreslog at gøre til admiral, men det blev dog ikke til noget.

Iøvrigt hører det med til et billede af kong Christian, at han støttede borgerne og købmændene, hvor han kunne. Både København, Køge og Ålborg voksede da også til egentlige gode søhandelsbyer. Skibsværftet på Bremerholm gav både arbejde og fortjeneste

til mange, landeveje udbedredes og færgesteder blev anlagt.

Christian 3.s fromhed er velkendt, og at han var en flittig kirkegænger. Han brevvekslede ofte med Morten Luther.

Alt i alt må man vel gøre det op således, at Christian 3. var med i de fleste beslutninger, og at han formåede at have gode hjælpere om sig. Hvem der har haft den største indflydelse på de mange fremskridt er måske umuligt at sige, men manden bag dem er og bliver kongen selv.

Vi kan opregne for flåden:

1543,  
de første søartikler, der byggede på søens egne forhold alene. I samme forbindelse skal søfolkene aflægge ed til kongen. Det er første gang man hører om det. Hertil kan nævnes, at Eske Bille var statholder fra 1543 til 1552.

1551,  
ses regnskab for de første fastlønnede søofficerer. Ialt fem.

1552-56,  
er Peder Godske eneleder af flåden.

1554,  
gives ordrer om en årlig mønstring af bådsfolkene med navns nævnelse.

1557,  
kan måske føjes endnu et træk til kongens interesse for søen, idet Frands

Brockenhus fik ordre til at sende nogle falckenetter til København, og det skal være de falckenetter, der står på skibet LØVEN, og "hvormed kongen plejer at skyde svaner med".

1558,  
får Christoffer Thronsen oprettet et admiralitetslaug, d.v.s. en art søofficersforening.

Man bliver måske nødt til at gå lidt ind i den næste konges regeringstid, da Frederik 2.s interesse for flåden åbenbart var arvet efter faderen, og da der lige ved hans regerings begyndelse også sker store ting af interesse for flåden og søen i det hele taget.

1560,  
bekendtgør et kongebrev til Mogens Gyldenstjerne, at der skal udarbejdes en søret og efter indgående drøftelser, udkom "Frederik 2.s Søret" den 9. maj 1561. Det er et så epokegørende værk, at det næppe har kunnet færdiggøres blot på et enkelt år, så der må have været forberedelser før den tid, muligvis i Christian 3.s tid.

Samtidig ses der også at være arbejdet med sikring af søvejene ved oprettelse af fyr og udlægning af søtønder. Den 22. april 1560 gav kongen således ordre til, at der skulle udlægges søtønder ved Trindelen, Anholt rev, Falsterbo rev og Dragør Strømme. Samtidig blev der givet nøje forskrifter for hvorledes de omtalte fyr skulle indrettes.

Herefter blev der ved krigen sat en midlertidig stopper for nyhederne, men alligevel gik der ikke længere tid end til 1568, d.v.s. endnu mens krigen var i gang, da det første søkort udkom: Laurents Benedicts Søkartet over Øster og Vestersøen.

Frederik 2. fik i 1559 af Christian 3. overleveret en flåde, der var stor og

god og som kongen selv havde fået opbygget. Desuden havde Christian 3. skabt en fast organisation for flåden og skabt et søofficerskorps, som var fast lønnet af kongen.

Christian 3. blev således det moderne danske søofficerskorps skaber og en genopretter af flåden, som han fik vel organiseret.



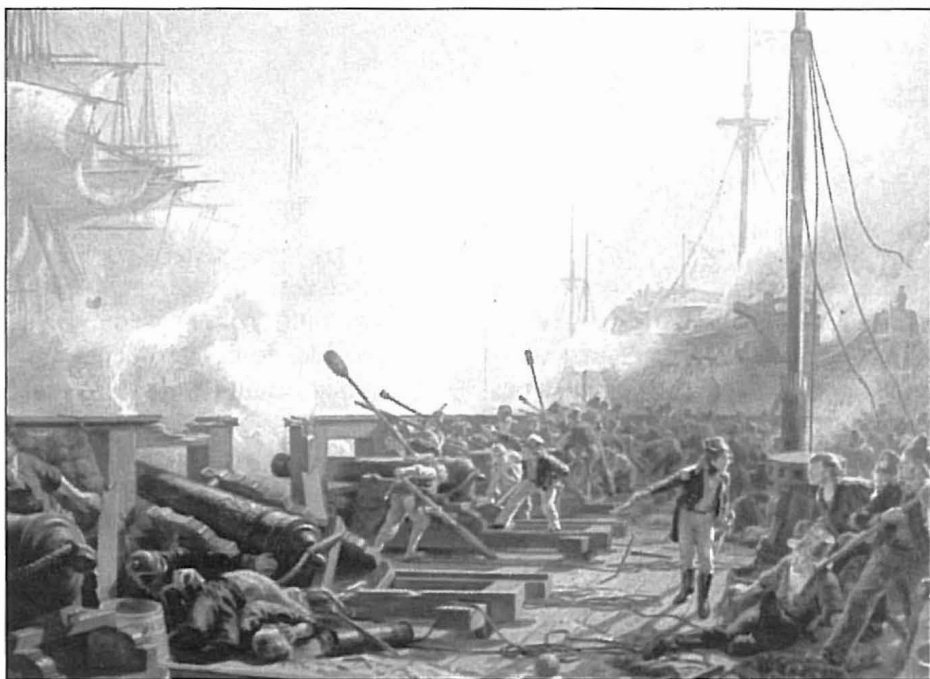


# Orlogsmuseet erhverver maleri af Chr. Mølsted

*Niels M. Probst*

Ved oprettelsen af Det nationalhistoriske Museum på Fredriksborg slot i 1878 betonedes det i statutterne, at det skulle rumme "vækkende og mere omfattende Fremstillinger af den fædrelandske Historie fra Kristendommens indførelse til den nyeste Tid". Det blev signalet til en opblomstring af historiemaleriet, en genre adskillige af vore bedste kunstnere dyrkede i de følgende mange år. En af de fornemste udøvere af historiemaleri med maritimt indhold var Christian Ferdinand Andreas Mølsted (1862-1930), hvis fremstillinger af eksempelvis Suenson under slaget ved Helgoland og flådens afsejling i 1807 er kendt af de fleste. I sin ungdom havde Mølsted deltaget i et tre måneders togt med fregatten JYLLAND og han havde et nært samarbejde med marinens modelbygger Otto Dørge. Han fik således et indgående kendskab til alt maritimt, og han skaffede sig altid nøje kendskab til sine motiver inden han gik i gang med et maleri. Hans velkomponerede og kompetente fremstillinger har derfor samme interesse som de mange ikke-samtidige stykker i modelsamlingen. For nogle år siden erhvervede Orlogsmuseet et

Mølsted-maleri af et erobret svensk skib, VARBERG, som bugseres bort af Tordenskiolds folk, og på den seneste auktion hos Bruun Rasmussen fik direktør Ole Lisberg Jensen hammerslag på en hidtil ukendt Mølsted-fremstilling af Slaget på Rheden den 2. april 1801. Der synes at være tale om et forarbejde til det velkendte maleri af Willemoes ombord i det gernerske flådebatteri, der i anledning af hundredeåret for slaget blev udført for Frederiksborg-museet, og som nu hænger på Willemoesgården i Assens. Modsat dette maleri, hvor beskueren befinder sig om bord på flådebatteriet, ses det på nyerhvervelsen udefra, men baggrunden er i begge tilfælde det brændende blokskib DANNEBROG, der var den øverstkommanderende, Olfert Fishers, flagskib. Kompositionen minder meget om den på et andet forarbejde, gengivet hos Rikard Magnussen side 71, hvor flådebatteriet er skiftet ud med et lille afmastet skib, velsagtens kavalleriprammen AGGERSHUS, der også var udlagt i nærheden af DANNEBROG.

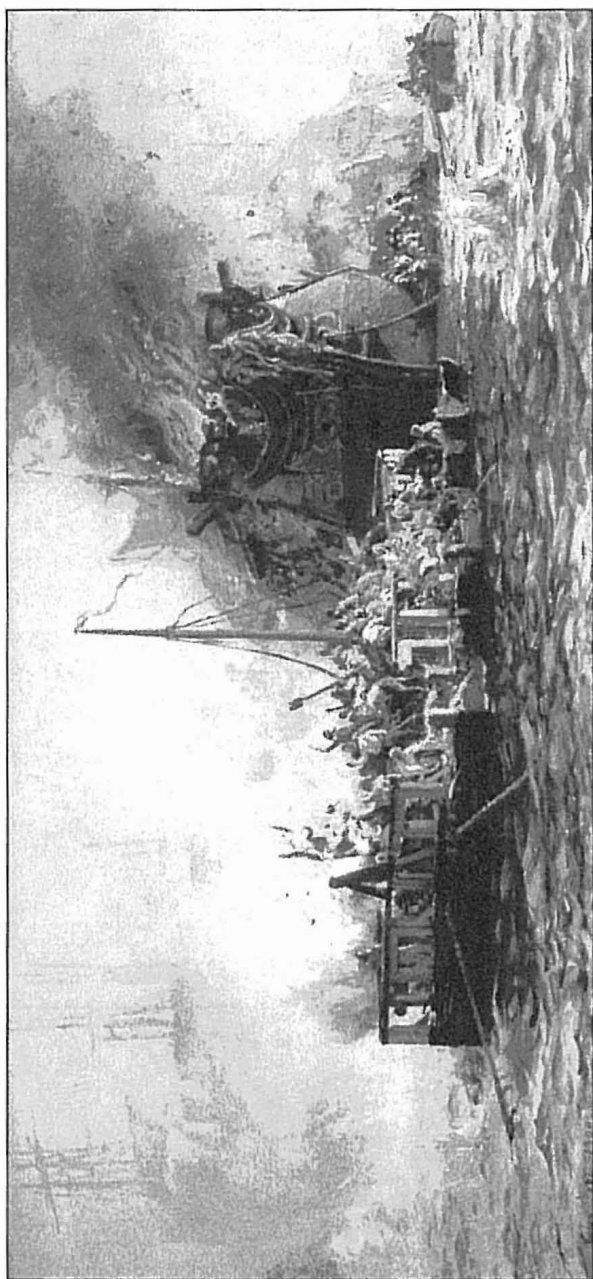


*Christian Mølsted: Willemoes ombord i det gernerke flådebatteri. Willemoesgården.*

På nyerhvervelsen ses Olfert Fisher, der i øvrigt var såret, stående i et fartøj ved siden af DANNEBROG med sin kommandostander, som han overførte til linieskibet HOLSTEN. Dermed kan tidspunktet fastsættes til ca. kl. 11.30, men som bekendt fortsatte Willemoes (og kavalleriprammen AGGERSHUS) kampen ufortrødent indtil kl. 1300, hvor fortøjningerne blev kappet og flådebatteriet, der havde defensionens højeste tabsprocent, drev bag om linien. Mølsted giver et sikkert ganske realistisk billede af den forvirring der op-

står, når en fuldræffer rammer flådebatteriet, hvis åbne sider ikke yder mandskabet nogen beskyttelse. Splinterne flyver, men den unge Willemoes opdigner tappert sit mandskab til fortsat modstand.

*Christian Mølsted: Slaget på Rheden, signeret Chr. M. 1900. 57x102 cm. Orlogsmuseet.*



Maleriet er lidt skitse-mæssigt i udførelsen, og skal man påpege en enkelt fejl, er det DANNEBROGS galionsfigur. Her ses en rustningsklædt ridder, hvilket stemmer med de bevarede ornamentstegninger. Men i stedet for det hævede sværd, der er vist på disse, holder Mølsteds ridder i højre hånd en dannebrogspanne, og foran ham ses et skjold med WENDENS lindorm (i 1801 bar ingen af flådens skibe navnet Wenden). På Willemoesgårdens maleri har ridderen fået sit sværd, men her er skjoldet forsynet med et dannebrogspanne. Ingen af malerierne er korrekte. DANNEBROG var ikke opkaldt efter flaget, men efter ordenen af samme navn, og ornamentstegningerne viser ikke noget skjold overhovedet.

Orlogsmuseet er den koordinerende kraft i planlægningen af de mange aktiviteter i anledning af 200 året for Slaget på Rheden. Det råder i forvejen over en model af det gernerske flådebatteri og et diorama, der viser slaget i fugleperspektiv. Trods de nævnte småfejl, kunstneriske friheder kan man vel kalde dem, vil Mølsteds iøvrigt kilde-sikre og nærgående studie på glimrende vis supplere og udbygge denne del af museets udstillinger.

### Litteratur:

Ole Feldbæk: Slaget på Reden, Kbh. 1985.  
Rikard Magnussen: Chr. Mølsted, Kbh. 1935.

## Årets ekskursion til Flensborg, Eckernførde og Kiel 19. - 20. sept.

De senere år er Marinehistorisk Selskabs rejser blevet populære og i år er rejsen allerede fuldttegnet to måneder før afgang. Ved rejsen til Karlskrona i 1997 var interessen ligeledes stor og alle der ønskede at deltage kunne desværre ikke komme med. Vi beklager, at det vil blive for tungt at sende mere end en bus afsted, så princippet med først til mølle vil også gælde i fremtiden. Hvis der er stemning herfor, vil vi foreslå gennemført en tur til Oslo med besøg på Forsvarsmuseet og Sjøfartsmuseet i 1999.

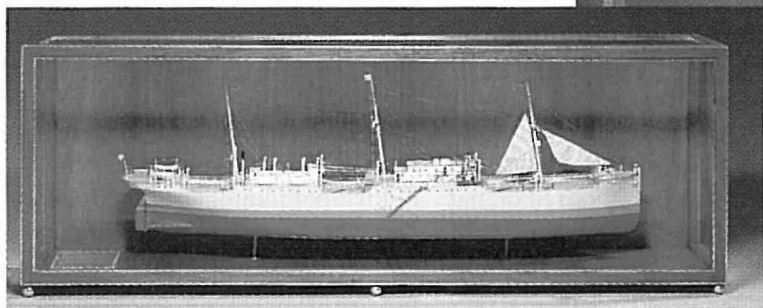
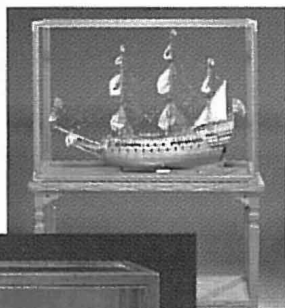
Ole Lisberg Jensen

# MARITIM AUKTION



*Carl Locher:  
Sejlskibe ud for  
Kronborg,  
1869.  
58 x 83.*

*Skibsmodel af  
regalskibet Vasa,  
Stockholm  
1626-1628.*



*Skibsmodel af verdens første oceangående  
motorskib, ØK's M/S Selandia.*

Skibsmodeller, nautisk udstyr,  
marinemalerier og skibsportrætter

AUKTION 9. OKTOBER



**BRUUN RASMUSSEN  
KUNSTAUKTIONER**

BREDGADE 33 1260 KØBENHAVN K TLF. 33 13 69 11 FAX 33 32 49 20

# Bog anmeldelser

---

*Torbjørn Ødegaard: Den spanske armada og Norge.*

Kystforlaget. 121 sider

Da den spanske armada efter slaget ved Gravelines den 29. juli 1588 var slået på flugt ind i Vesterhavet, var den bragt i en meget vanskelig situation. Provianten var ved at slippe op, og mange af skibene var beskadigede. Flådeledelsen stod nu overfor et svært valg. Man kunne enten søge at bringe flåden hjem, og her var den eneste mulighed den lange vej nord om Skotland og ned langs den irske kyst. Eller man kunne søge hjælp i det neutrale Danmark-Norge, der besad alle de nødvendige faciliteter til proviantering og reparationer.

Den danske regering havde forinden udfoldet en betydelig diplomatisk indsats. Blandt andet havde den forsøgt at mægle mellem dronning Elizabeth og kong Philip 2. i konflikten mellem England og Generalstaterne på den ene side og Spanien på den anden. Men man havde holdt kortene tæt til kroppen, så skønt sympatien uden tvivl lå hos de førstnævnte, var det politiske spil ikke letgennemskueligt. Det var vel en af grundene til, at den engelske flådeledelse frygtede at spaniolerne ville få hjælp i Danmark eller Norge.

Og til at den spanske flådeledelse valgte at tiltræde den risikable hjemfærd nord om Skotland. Da den splittede armada var kommet ud for Irland, mødte den et kraftigt stormvejr. Et stort antal skibe blev drevet ind mod kysten, hvor de forliste. Mange af de skibbrudne, som havde held med at komme i land, blev mishandlet, og nogle blev dræbt af lokalbefolkningen allerede på stranden. Og de, der undslap, stod overfor en farefuld færd gennem det engelsk-besatte Irland, hvor okkupationsstyrkerne gjorde kort proces med de spanioler de traf. Kun få af de skibbrudne nåede hjem til Spanien.

Ødegaard indleder med at følge en af dem, kaptajn Francisco de Cuellar, chef på SAN PEDRO, der har efterladt en fyldig beretning om sin dramatiske færd.

Men trods flådeledelsens beslutning om at sejle hjem, havnede enkelte armadaskibe alligevel i Norge, og her ligger, som bogens titel fortæller, Ødegaards egentlige ærinde. Hvilke skibe var der tale om, og hvad blev der af dem og deres besætninger?

Et engelsk kort fra 1590 indeholder ialt 27 markeringer af armadaforlis. To af signatureerne er vist ved øer udfør Bergen. Dette bekræftes af samtidige beretninger, der fortæller, at der desuden forliste fem skibe på Trondhjems-kanten. Denne egn er dog ikke med på kortet.

Trods ihærdig søgning er det nu kun lykkedes Ødegaard at identificere et af disse syv skibe. Dets historie er til gengæld særdeles velbelyst, og det er oven i købet lykkedes at finde og identificere vraget af det.

Det drejer sig om forsyningskibet SANTIAGO på 600 tons og dets besætning på 116, hvoraf 32 var soldaterhustruer. I september 1588 kom det til Skudeneshavn i Bergenhus len. Her fik det lods for at sejle ind til Bergen, men under en storm forliste det på halvvejen, ved øen Moster, hvor vraget nu ligger på 18 meters dybde. Alle ombordværende kom dog sikkert i land, hvor de blev vel modtaget af befolkningen. Senere lykkedes det en del af besætningen at få skibslejlighed til Lissabon, hvor styrmanden aflagde en rapport, som stadig er bevaret. Størsteparten, ca. 100 mennesker, søgte imidlertid med et andet skib at komme til de spanske Nederlande, men måtte opleve endnu et forlis, denne gang på den jyske vestkyst. Kilderne fortæller ikke meget om deres videre rejse, men det er troligt, at det er nogen af dem, der foranledigede en bonde på Ribeejnen til at klage over, at nogle spanioler

havde røvet hans okse.

Som sagt er det ikke lykkedes Ødegaard at finde nogen sikre oplysninger om de formodede øvrige seks forlis, men han kan godt gøre, at de sandsynligvis har fundet sted. Udover stednavne som Spanskeskæret og Spanskholmen, findes der nemlig langs den norske vestkyst bygder, hvor en påfaldende stor del af befolkningen er mørklødede med sort hår og brune øjne. Og visse slægter, der hævder med bestemthed at nedstamme fra en forkommen sømand fra den spanske armada.

Torbjørn Ødegaard omtaler (p 67f) en grum katolsk plan om at undertvinge Danmark, og mere end antyder, dels at planen var tiltrådt af Philip 2., dels at den danske regering ikke anede, at en sådan plan eksisterede. Hertil må siges, at der i 1500-tallet cirkulerede mange planer som den omtalte, "praktikker" kaldtes de. De var udtænkt af internationale intrigemagere, f.eks. Franskmænd Guy de Lansac og flensborgeren Anders Lorck i 1570'erne og Peder Oxe i 1550'erne. Intet tyder mig bekendt på, at den spanske regering seriøst overvejede at iværksætte et angreb på Danmark, og det er utænkeligt at den danske regering, der under Frederik 2. havde opbygget et særdeles finmasket efterretningsnet, ikke kendte til "praktikkerne" (se Frede Jensen: Frederik II og truslen fra de katolske magter, Historisk Tidsskrift 93/2).

Denne indvending til trods kan bogen anbefales. Teksten er ikke forsynet med traditionelle kildehenvisninger, men den fyldige liste over litteratur, trykte kilder og arkivalier muliggør videre studier i emnet. Torbjørn Ødegaard, der har leveret flere artikler til dette tidsskrift, har med sin interessante og letlæste bog løftet endnu en flig over en temmelig overset del af fællesmonarkiets historie.

Niels M. Probst

---

*Bo Graffton: Sören Norby - Sjökrigare i Östersjön på 1500-talet.*

Ödin Förlag, Visby 1995.

Levnedsskildringer af berømtheder er i de senere år påny blevet populære, hvilket utvivlsomt er en reaktion på den sommetider ulæselige økonomisk-statistiske historieskrivning, der reducerer menneskeslægten til kalkulerbare rækker af tal. Der er derfor ikke noget underligt i at mange læsere, som kan lide den velskrevne historiske roman - efterhånden en sjældenhed - med begær kaster sig over biografierne. Som genre er biografien oftest underholdende læsning, og de bedste biografier giver som tillægsgevinst en levende skildring af samtiden. Moderne er også skildringen af de store kvindeskikkelser, f.eks. Marie Tetzlaffs Katharina den Store og Helle Stangerups

Christine. Heldigvis kommer der også læseværdige biografier for mandfolk med hang til søskvalp og drama. En sådan biografi er bogen om Søren Norby.

De fleste danske, som har gået i den rigtige skole, altså dengang man havde mere end én ugentlig historietime, kender utvivlsomt vore gamle søhelte: Christian 4., Niels Juel, Peder Tordenskiold og Peter Willemoes. Mere interesserede vil kunne gøre listen længere med navne som Peder Skram, Herluf Trolle, Ivar Huitfeldt, Olfert Fischer, Eduard Suenson m.fl. Men der mangler et navn på listen. Navnet er Søren Norby.

Det er paradoksalt, at den første levnedsskildring af denne Søren Norby - en dansk søkrieger, svoren fjende af den svenske konge - nu er skrevet af en svensker og tilmed med adresse i Paraguay i Sydamerika. En anden svensker, Lars J. Larsson, har forsket i de politiske aspekter af Søren Norbys virksomhed. Bo Graffton har skrevet en biografi, som er præget af den dybde og entusiasme, som mange års interesse for denne hans personlige, glemte helt, giver værket. I en efterskrift forklarer han, at han begyndte arbejdet i 1950, men det blev afbrudt halvvejs, da han udvandrede til Paraguay. Da han oven i købet dér ved en flytning mistede sine optegnelser og kildeudskrifter, havde han næsten helt opgivet at komme videre - men hvad





*Bo Graffton*

*Sören Norby*

*Sjökrigare i Östersjön på 1500-talet*

hjertet er fuldt af... Han genoptog skriveriet og takket være svenske venners hjælp, heriblandt Lars J. Larssons, lykkedes det at få bogen færdig. Det er blevet en læseværdig og tankevækkende bog om denne fynske søkriger - hvor præcis han er født og hvornår vides ikke. Det er beretningen om en mand, som aldrig er blevet erklæret for søhelt, om en mand som var frygtet og forfulgt både af ærkefjenderne Lübeck og Sverige, men så sandelig også af sit eget lands magthavere, den danske adel og kong Frederik 1. Sejrherrene skriver historien, er det ofte sagt, og i Søren Norbys tilfælde passer det. Der er mange sømil mellem enevældens søhelt Niels Juel, der blev kongeligt belønnet, og Søren Norby, der kæmpede i renæssancens voldsomme tidevand for sin konge og sit land imod en knusende overmagt.

Det er denne kamp mod overmagten, beretningen om en mand som stred imod de stærkeste kræfter og gik fra nederlag til nederlag, men aldrig opgav håbet og kampen, som gør biografien om Søren Norby interessant. Bo Graffton er en god biograf, fordi han søger at skildre mennesket Søren Norby bag de faktuelle handlinger uden at gå for langt. Han har den for historiske biografier prisværdige indstilling også at skrive "om dette ved vi intet", i stedet for at forsøge at spartle hullerne og revnerne ud. Det centrale og mest interessante spørgsmål er, hvem var Sø-

ren Norby? Det får læserne undervejs en hel del svar på. Han fremstår i Bo Grafftons udgave som et kompromisløs og meget ærligt menneske, en dygtig taktiker, sømand og diplomat på samme tid. Forfatteren punkterer effektivt den dom, som er blevet fældet over Søren Norby af den officielle nordiske historie - en farverig eventyrer og sørøver. Kaperi var en accepteret del af datidens krigsførelse, og det var som regel et spørgsmål om autorisationens gyldighed og magten bag den, som afgjorde, om man var galgenvis eller slap som krigsfange. Bo Graffton har det klare argument imod påstanden om, at Søren Norby var sørøver: han kæmpede ikke for egen vinding! Det var selvfølgelig Søren Norbys fjender, som hævdede, han var sørøver.

Fra starten af sin karriere var Søren Norby kongens betroede krigsmand. Den unge Norby brandskattede i 1507 med ni mærseskibe Ålandsøerne. Han drog hærgende rundt i omegnen af Lübeck og Travemünde og deltog i det store søslag ved Bornholm d. 11. august 1511. Af den ny konge, Christian 2., blev han i 1514 udnævnt til fører af den store kavel ENGELEN, som blev sendt til Nederlandene til hjælp for den kommende svigerfader - kejser Maximilian. Derefter kom hr. Søren til Island som kongens høvedsmand og senere lensmand, hvorhen han blev sendt for at hævde kongens overhøjhed og gøre livet surt for skotske og engelske

smuglere. På kongens opfordring planlagde han desuden en opdagelsesrejse mod vest, men krigen brød ud og han blev hjemkaldt.

Vi følger derpå hr. Søren som slotsherre på Visby slot og lensmand på Gotland og som deltager i det stockholmske blodbad. Det er karakteristisk for Bo Graffton, at han ikke forfalder til klicheen Kristian Tyrann, vel vidende at renæssancen var fyldt med kristne tyraner. Så fulgte Søren Norbys sejge og vanskelige kamp for unionen imod oprørske svenske bønder og adel, ledet af Gustav Erikson Vasa samt imod lybækkerne. Det var forsvaret af Kalmar og fæstningerne Stegeborg og Nyköping det gjalt. Hjælpen fra Danmark var sparsom og fæstningerne faldt, men Stockholm og Kalmar var i behold.

Læseren får undervejs forståelse for de store omkostninger kampen krævede - økonomisk som menneskeligt. Til sin dødsdag blev Søren Norby en fjende af Lübeck. Han havde beordret forsyninger sendt fra de finske slotte til det belejrede Stockholm - men uvidende om en større lybsk flådes ankomst til den stockholmske skærgård, løb forsyningsflåden lige i armene på fjenden. Handelsskibe og livsvigtig proviant blev taget af lybækkerne, som dog samtidig benyttede lejligheden til at binde besætningsmedlemmerne sammen to og to og kaste dem i vandet un-

der paukerslag og trompeters fanfare, så man ikke kunne høre søfolkernes skrig. Et par hundrede folk gik den vej tillige med to af hr. Søren søsterbørn. Hans søster blev kastet i fængsel og forsyningsflådens høvedsmand hængt som en forbryder. Den affære glemte Søren Norby aldrig. Der blev borgerkrig i Danmark. Søren Norby var magtesløs. Stockholm faldt.

Interessant er Bo Grafftons udlægning af Søren Norbys trofasthed imod Christian 2., en trofasthed, som kom til at koste ham dyrt og gjorde ham til en forfulgt og fredløs mand. Der bestod et særligt venskab imellem de to mænd - et venskab, som ikke kunne brydes af rænker og ondsindet sladder ved hoffet. Da de danske adelsoprørere efter kongens flugt i 1523 sendte bud til hr. Søren i Kalmar, kunne han formentlig uden omkostninger have skiftet side og være blevet det ny regimes mand, men det gjorde han ikke, for han kunne ikke samarbejde med en dansk konge, som var allieret med ærkefjenden Lübeck! Søren Norby var vokset op i kong Hans' tid, som varslede et opgør med de lybske kræmmers magt over de nordiske riger. For ham blev adlen og den ny konge forrædere mod Danmark. Heri tog han ikke ganske fejl. Svenskerne og lybækkerne tog sig godt betalt for at hjælpe Frederik 1. til magten. Der fulgte mange år, hvor lybækkerne sad med ved det danske forhandlingsbord hver gang der skulle

sluttes aftaler. Det var først efter at lybækkerne utilfredse med den fortsat stigende nederlandske handel på Østersøen støttede et nyt oprør i Danmark - grevens fejde - først da satte de deres magtstilling over styr. Den næste danske konge, Christian 3. genoptog den selvstændige udenrigspolitik, som kongerne Hans og Christian 2. havde forfulgt.

I to år sad Søren Norby på Gotland som Christian 2.s mand. Hans flådes kaperier mod kongens fjender, de svenske og lybske, kostede disse dyrt, og Gustav Vasa besluttede at erobre Gotland. Visby blev belejret, men takket være et dygtigt forsvar og snarrådigt diplomati blev faren afværget. Men det danske rigsråd søgte at overliste Søren Norby. Efter dansk, lybsk og svensk aftale skulle han sættes ud af spillet. Men Norby styrede uden om faren. Tættest på at nå et resultat, som kunne bringe hans landflygtige herre tilbage, var Søren Norby i 1525, da han landede i Skåne og rejste almuen i oprør mod adel og konge. Felttoget mislykkedes. Den forventede hjælp nåede aldrig frem, de skånske bønder blev slået af de hvervede krigsfolk, men det lykkedes endnu engang for Søren Norby at forhandle sig til en løsning, da hans folk sad inde med Visby. I lejren foran Visby udleverede den danske feltherre hr. Søren til hans ærkefjender, de lybske, som straks kastede ham i fængsel. Da hans egne folk

i Visby forlangte at se ham i live inden de overgav borgen, blev han reddet. Endnu engang faldt han dog i fjendernes hænder, men det lykkedes ham at flygte til Blekinge, som han havde fået som len. Her sad han ikke længe. Et personligt had nærrede han til Gustav Vasa, som holdt hans mindreårige datter og flere betroede folk fanget, og da samtidig Christian 2. gjorde forberedelser til at hjælpe ham med et angreb mod Sverige, blev lybske og danske flådeenheder sendt til Blekinge for at gøre kort proces. De fleste af Søren Norbys knægte overgav sig, men han slap selv bort med nogle få folk og fartøjer. Svenske, hanseatiske og danske skibe eftersøgte ham i Østersøen - men de kom tilbage med uforrettet sag. Han narrede dem og sejlede til Narva, for at få den russiske storfyrste ind i kampen mod Sverige. Det mislykkedes dog ganske, da storfyrsten blev "advaret" mod Norbys "upålidelighed" fra nordisk side, og han blev selv fange, indtil det takket være kejserlige forhandlere lykkedes at få frit lejde.

Fra Rusland rejste han gennem Polen og Tyskland og nåede til Nederlandene til byen Mecheln, hvor det utrolige sker. Hans herre, den landflygtige konge, modtager ham ikke! Han må ikke komme til Lier til Christians hof dér!! Bo Graffton stiller spørgsmålet - hvorfor?? Er kongen flov over at have svigtet vennen? Eller fortrædelig fordi Søren Norby tabte kampen mod kon-

gens fjender? Eller måske er han bange for, at han vil rejse et stort erstatningskrav?? Vi ved det ikke. Da Søren Norby p.g.a. efterstræbelser fra fjenders side og kronisk pengemangel - han har jo ingen fast indtægt - ønsker at forlade Nederlandene, modtager Christian ham endelig og lægger et godt ord ind for ham hos kejseren. Søren Norby rider til Italien, hvor kejseren er og går i hans tjeneste. Belejringen af byen Firenze i 1530 skulle blive hans endeligt. I en af skyttegravene foran byen blev han truffet af en falkonetkugle. Kort før sin død skrev han til Christian: "... jeg har ikke villet undlade at tilsige Eders Kongelige Majestæt mine underdanige Tjenester, hvilke jeg stedse er villig at give og haaber endnu at faa bevise i Handling. Men først maa vi vinde Florens ...".

Ole Mortensøn

---

*Margrethe Bové: Jens Sørensen, spion og søkorttegner for Christian V.*

Eget forlag 1998. ISBN 87-986959-0-8.

Flådens første søkortdirektør, Jens Sørensen 1646-1727 fik aldrig sine søkort publiceret, fordi man i Admiralitetet ikke ønskede at fremmede orlogsskibe fik for store kundskaber om gennemsejlingen af de danske stræder. Hans gode og gedigne opmålinger blev

gemt væk i Søkortarkivet og først genstand for opmærksomhed i 1800-tallets slutning.

Nu er der så endelig udkommet en smuk bog med gengivelser af Jens Sørensens søkort fra hans første spionkort over Karlskrona fra 1686 til hans fine rentegninger af opmålingerne af de danske farvande fra omkring 1700. Bogen er en perle for alle, der holder af kartografi, og kort og øvrige illustrationer er fornemt gengivet. Vi håber Jens Sørensen kigger ned fra sin himmel og kan se den smukke bog.

Fås i Orlogsmuseet - 298 kr.

Ole Lisberg Jensen

## MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

---

### Efterårsferien

Traditionen tro vil Orlogsmuseet, i forbindelse med efterårsferien den 10. til 18. oktober, arrangere en række aktiviteter. Modelbyggerlauget vil deltage i to af arrangementerne. Det første er kulturnatten fredag den 9. oktober fra kl 18.00 til 24.00, hvor nogle af laugets medlemmer vil demonstrere modelbygning i praksis. Har du mulighed for at give en hånd med denne aften, hører vi meget gerne fra dig. Denne aften vil der også blive premiere på laugets nye dias-show om træfningen ved Dragør og bygningen af dioramaet. Det 25 minutter lange show vil senere blive vist ved et af vore torsdagsmøder, nærmere herom i næste nummer af Marinehistorisk Tidsskrift.

I efterårsferien vil der hver eftermiddag være sejlads med radiostyrede modeller i bassinet i museets gård. Kan du afse en eller flere eftermiddage til at hjælpe børnene med den svære opgave at sejle en radiostyret MTB, vil vi bede dig ringe til Per Jessen på tlf. 42 81 69 15.

### Auktion

På mødet torsdag den 5. november afholdes auktion over materialer, bøger, værktøj m.m. Lauget har en del træ til modelbygning liggende på lager, og på grund af manglende lagerplads skal dette sælges. Der er mange fine træsorter, som f.eks. pære, valnød, lind, ahorn, abachi og buksbom - kom og byd på sagerne. Har du selv effekter, som du ønsker at sælge, er auktionen en oplagt mulighed. Ring venligst i forvejen, hvis du har ting til salg.

### Modelfremvisning

Vi viderefører traditionen fra sidste sæson med fremvisning af egne modeller på den første mødeaften i det nye år, i denne sæson torsdag den 7. januar 1999. Det blev en meget spændende aften sidste år med en masse fine modeller og megen god modelsnak. Det vil være en god idé allerede nu at samle ting sammen, som du kan vise til januar, så vi kan gentage successen. Du er selvfølgelig velkommen til at tage modeller med også til andre torsdagsmøder, det er altid dejligt at se godt modelarbejde.

## **Tirsdags-komsammen**

De sidste to sæsoner har vi hver tirsdag aften mellem kl. 19.00 og 21.30 undervist i skibsteknisk tegning. Dette vil fortsætte også i sæsonen 98-99. Første undervisningsaften bliver tirsdag den 29. september. Det er hyggelige aftener, hvor der også er mulighed for at snakke om meget andet end tegning, og der er mulighed for at gå i dybden med modelbyggerens mange problemer. Der har været diskuteret almen historie, skibshistorie, skibsarmering, udrustningsdetaljer, skibskonstruktion, modelproblemer og meget andet. Har du specifikke spørgsmål, du vil have svar på, eller har du lyst til at komme og tegne eller snakke, er du meget velkommen.

## **Arbejdsgrupper**

Efter en forsøgsperiode på nogle år, kan man nu konstatere, at arbejdet i mindre grupper om løsning af særlige opgaver har været en succes, der vil blive fortsat. Samtlige grupper har meldt tilbage om gode resultater og et fornøjeligt samarbejde til glæde for deltagerne. Fire grupper er igang, det drejer sig om "St. George" til museet i Torsminde, sejl til "Rota", fregatten "Valdemar Sejr" og middelspant af en kanonchalup. Nye grupper kan startes, når behovet melder sig. Meld dig til en arbejdsgruppe og oplev et godt samarbejde om en fælles interesse.

## **Modelmesse i Hamburg**

Det har tidligere været annonceret, at lauguet vil arrangere en udflugt til modelmessen i Hamburg. Ved nærmere undersøgelse har det vist sig, at denne kun afholdes hvert andet år, næste gang dagene 17.- 19. september 1999. Messen indeholder alt inden for tog, biler, fly og ikke mindst skibe. Det vil være muligt at finde fittings, byggesæt, værktøj og tegninger, ligesom en del forretninger og modelklubber udstiller. Udstillingen er absolut et besøg værd, og muligheden er til stede for at skabe kontakter i udlandet.

## **"Reminder"**

Husk at give oplysninger til den nye medlemsliste, som udsendes i denne sæson. Det kan være ændringer i oplysningerne om dit modelarbejde og interesseområde eller ændringer af dit telefonnummer. Du kan ringe til museet (Mogens Dithmer) eller til Per Jessen.

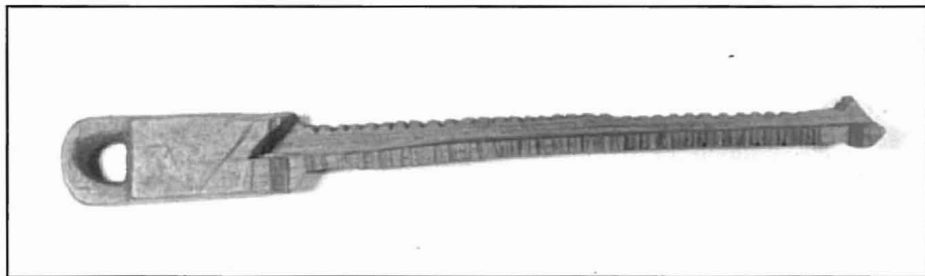
## FRA ORLOGSMUSEETS BILLEDARKIV...

Løsningen på opgavebilledet i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 2/1998:

Afstandsmåler i træ, som har været brugt til måling af afstanden til et opkommende skib. Den heldige vinder blev **J. Raun Kristensen, Tureby Allé 34, 2650 Hvidovre**, som giver følgende oplysninger om brugen af måleren:

"Ved brug holdes instrumentet med håndtaget nedad, lodret i udstrakt arm, med sidehakkene til venstre og snorens løse ende i den anden hånd under øjet. Sidehakket ud for snorens knude holdes ud for skibets vandlinie. De tre sidehak ovenover repræsenterer hver sin skibsgruppe lineskib, fregat, korvet. Det repræsentative sidehak holdes ud for skibets storetops top, hvorefter der justeres med snorens længde, til højden af skibets storetop falder mellem de to respektive sidehak. Det anvendte princip er de ensvinklede trekkanter. Snorens længde vil stå i samme forhold til afstanden mellem de to sidehak, som afstanden til skibet står til højden af storetoppen fra vandlinien."

Afstandsmåleren, som museet har modtaget fra Søofficersskolen i 1982, har tilhørt viceadmiral Gerhard Frederik Wilhelm Wrisberg (1816-1896). Afsked fra flåden i 1886.



Vi vil gerne have oplyst, hvad den her viste genstand (af træ, ca. 20 cm lang), har været anvendt til.

Svar til Orlogsmuseet senest 1. oktober 1998.