

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT



54. årgang    Nr. 4 - november 2021

# MARINEHISTORISK TIDSSKRIFT

Udgivet af:

Selskabet

MARINEHISTORISK SELSKAB/  
ORLOGSMUSEETS VENNER  
Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til Søren Nørby, E-mail:  
*noerby@gmail.com*  
eller tlf. 2068 6847

ORLOGSMUSEETS  
MODELBYGGERLAUG  
Henvendelse vedr. medlemskab/  
abonnement til formanden Niels  
Mejdal, E-mail:  
*formand.ombl@gmail.com* eller  
tlf. 3091 5092

Redaktion: Tom Wismann (ansv.h.)  
Roret 89  
3070 Snekkersten  
Tlf. 2287 2029  
E-mail: *twismann@gmail.com*

Layout: Tom Wismann

Tidsskriftet udkommer fire gange årligt.  
Artikler og anmeldelser, der ønskes  
optaget i tidsskriftet, sendes til  
redaktionsadressen. Sidste frist for  
indlevering af stof er den 10. i  
månederne januar, april, juli og  
oktober.

**Eftertryk er kun tilladt med tydelig  
kildeangivelse.**

Tryk:  
Toptryk Grafisk Aps  
[www.toptryk.dk](http://www.toptryk.dk)  
Tlf.: 7465 0101

## INDHOLD

<b>Artikler</b>	
Klaus Kniphoff - En glemte kaperkaptajn <i>Birgit Toft</i>	3
Iver Huitfeldts Grav <i>Per Holck</i>	20
Frømandskorpset i arbejde med en civil opgave 1984 <i>Erik Månsson</i>	30
Kontingent	35
<b>Bog anmeldelser</b>	
Admiral Garde <i>Søren Nørby, Rasmus Dahlberg</i>	36
Frederik i flåden <i>Rasmus Dahlberg, Søren Nørby Jakob Seerup</i>	39
MHS for 70 år siden	42
Meddelelser fra OMBL	44
MHS Online foredrag	47

[www.marinehist.dk](http://www.marinehist.dk)

Forsidebillede: *Kaper Baaden KIEK  
og HURTIG Ført af Christian Hansen  
som bliver omringet af Engelske  
Barkasseer og en Schlup under Hveen  
1809.* (Museet for Søfart)

# Klaus Kniphoff – En glemt kaperkaptajn

*Birgit Toft*

”Den Skæbne, der havde ramt den statelige, smukke 25aarige Søkriger, der af sin Konge var optaget i Adelstanden, og som ved sine driftige Bedrifter havde skaffet sig et baade æret og frygtet Navn viden om, ikke mindst ved sin Ridderlighed, og den Ro, hvormed han gik i Døden i Møde, gjorde paa Samtiden et dybt Indtryk, der har sat sit Præg i adskillige Digte til hans Ære.”<sup>1</sup> Således afslutter Arnold Heise sin korte biografi om Klaus Kniphoff (o. 1500-1525) i Dansk Biografisk Lexikon fra 1895.

Klaus Kniphoff gjorde et stort indtryk på samtiden. Et indtryk, som resulterede i ikke mindre end fem digte, der alle udtrykte den største deltagelse for sømandens skæbne.<sup>2</sup> Men hvem var Klaus Kniphoff egentligt og hvad havde han gjort, siden samtiden følte sig forpligtet til at hylde denne mand med tidens digteform? På trods af at Kniphoff spillede en vigtig rolle for Christian 2. under hans landflygtighed og for kongens planer om generobringen af Danmark-Norge, er Kniphoff en underbelyst person.

Denne artikel vil omhandle Klaus Kniphoff og gå i dybden med hans tid som kaptajn under Christian 2. (1481-1559) i perioden 1523-25.

## Klaus Kniphoffs baggrund

Klaus Kniphoff blev født omkring år 1500 i en velanset og borgerlig københavnsk familie. Hans forældre var den rige Sidse Cortsdatter og Walter Kniphoff. Da Walter Kniphoff døde, giftede Sidse Cortsdatter sig igen (på et tidspunkt efter 1510) med købmanden Jørgen Kock. I 1518 blev Jørgen Kock udnævnt til møntmester i Malmø af Christian 2. og kort forinden kongens afrejse fra Danmark blev Jørgen Kock den 1. april 1523 udnævnt til Malmø borgmester.<sup>3</sup>

Walter Kniphoff havde ligeledes, i en



*Portræt af Jørgen Kock, maler ukendt, fra 1531. (Wikipedia)*



*Portræt af Pompeius Occo. Malet af Dirck Jacobsz ca. 1531. (Wikipedia)*

kort periode før hans død, været i kongefamiliens tjeneste. I årene 1500-1502 nævnes han tre gange i dronning Christines (1461-1521) hofholdningsregnskab. Det er ikke udspecificeret i regnskabet, hvad Walter Kniphoff blev

betalt for, kun beløbet fremgår.<sup>4</sup> Klaus Kniphoffs grundlag for at tjene den danske konge Christian 2. var dermed lagt via hans far og stedfars tilknytning til kongefamilien.

Der er hverken bevaret kilder fra Kniphoffs ungdom eller portrætmalerier af Kniphoff. Men hans families rigdom sikrede ham en god skolegang, i hvert fald er der bevaret en del breve fra Kniphoff selv fra 1523 og frem.

Første gang vi finder Kniphoff omtalt i kilderne er i et regnskab fra Pompeius Occo (ca. 1465-1537) til Christian 2. fra 1521. Pompeius Occo var født i Nederlandene. Han var en yderst rig købmand og bankier (en person der på egen hånd driver bankvirksomhed) for Christian 2.

Omkring juni 1521 valgte Christian 2. at løsrive sig fra sit regeringsarbejde og i stedet rejse til Nederlandene, hvor hans svoger, kejser Karl 5. (1500-1558), befandt sig. Med sig på rejsen må han have haft Kniphoff, da han nævnes i føromtalt Pompeius Occos regnskab fra 1521.<sup>5</sup> Regnskabet som er bevaret dækker årene 1520-1523.

### **Christian 2., konge og landflygtig**

For at få en forståelse af Kniphoffs videre forløb, er det essentielt at forstå samtiden omkring ham. Christian 2. blev i 1513 konge af Danmark-Norge efter hans far kong Hans (1455-1513).

Christian 2. var en konge med store ambitioner, bl.a. ønskede han at genskabe Kalmarunionen, danne et nyt og stærkt handelshus i norden uden Hanseaterne (særligt Lübeck og Hamborg), finde søvejen til Indien og skabe et nyt lovgrundlag for det samlede rige. At genskabe kalmarunionen ved at indlemme Sverige betød krig og krævede ressourcer. Ressourcerne kunne skaffes ved at indgå et fornuftigt ægteskab, og valget faldt på det Habsburgske Hus. Christian 2. dannede en ægteskabsalliance med Isabella af Habsburg (Elisabeth i dansk tale, 1501-1526), barnebarn til kejser Maximilian (1459-1519). Den 29. april 1514 blev ægteskabspagten besejlet og med bruden fulgte en medgift på 250.000 Rhinsk Gylden.

Ægteskabet mellem Christian 2. og Elisabeth af Habsburg er senere blevet karakteriseret som danmarkshistoriens bedste ægteskabsalliance, med den senere tyske-romerske kejser, Karl 5. af Spanien, som svoger.<sup>6</sup> Med denne ægteskabsalliance, og den senere tysk-romerske kejser i ryggen, skulle man tro, at den danske konge var sikret en lys og lykkelig fremtid i sine riger. Desværre skulle det gå anderledes.

Som nævnt var Christian 2. en ambitiøs, men også en fremsynet hersker, hvis nye ideer og initiativer til sidst fik ham afsat i 1523. Jeg vil ikke komme videre ind på Christian 2.'s afsættelse. Emnet er velbelyst i forvejen. Som afsat konge



*Portræt af Christian 2., malet af Michael Sittow, 1515. (Wikipedia)*

valgte Christian 2. at rejse til Nederlandene den 13. april 1523. Med sig havde han sine tre børn, dronningen, hele den danske flåde som bestod af mellem 16 og 18 skibe<sup>7</sup> og alle de klenodier og skatte han kunne finde. Med flåden rejste loyale embedsmænd med kongen i landflygtighed, og med sig havde Christian 2. Klaus Kniphoff, hvis skæbne snart blev besejlet.<sup>8</sup>

Ved Christian 2.'s ankomst til Nederlandene forventede han at få hjælp og støtte fra Elisabeths faster Regentinde Margrethe (1480-1530). Margrethe



*Portræt af Elisabeth af Habsburg, malet af Jan Gossaert. (Wikipedia)*

var regentinde i Nederlandene og varetog kejser Karl 5.'s interesser. Christian 2. og Elisabeth fik tildelt et lille hof i Lier samt en yderst beskedne pension, der ikke var tilstrækkelig til at opretholde den kongelige families levestil.<sup>9</sup> Dertil kom at kongeparret ikke fik den ønskede økonomiske hjælp og støtte som det krævede at generhverve Danmark-Norge. Det blev derfor hurtigt klart for Christian 2., at der ikke var andre muligheder end at ty til kaperi. I Danmark-Norge havde kongen flere loyale mænd som ventede hans tilbagekomst. Især én person var

essentiell for Christian 2.'s generobring af Danmark-Norge, nemlig Søren Norby (1470-1530).

Søren Norby var Christian 2.'s lensmand på Gotland fra 1517-25.<sup>10</sup> Efter Christian 2.'s afsættelse forblev Norby lensmand på Gotland, hvor han satte sig op imod kongens fjender. Norbys placering på Gotland var vigtig, idet man fra Gotland havde et yderst godt støttepunkt for at hævde herredømmet i Østersøen, hvilket Norby gjorde med sit utal af kapringer. Herfra kunne sejladserne til Stockholm og andre nordiske steder kontrolleres, og især handlen mellem hanseaterne og Riga, Reval og Königsberg kunne styres.<sup>11</sup> Christian 2.'s plan var, at Kniphoff, ved hjælp af kaperi, skulle skaffe ressourcer til at undsætte Norby, og derigennem generobre Danmark-Norge.

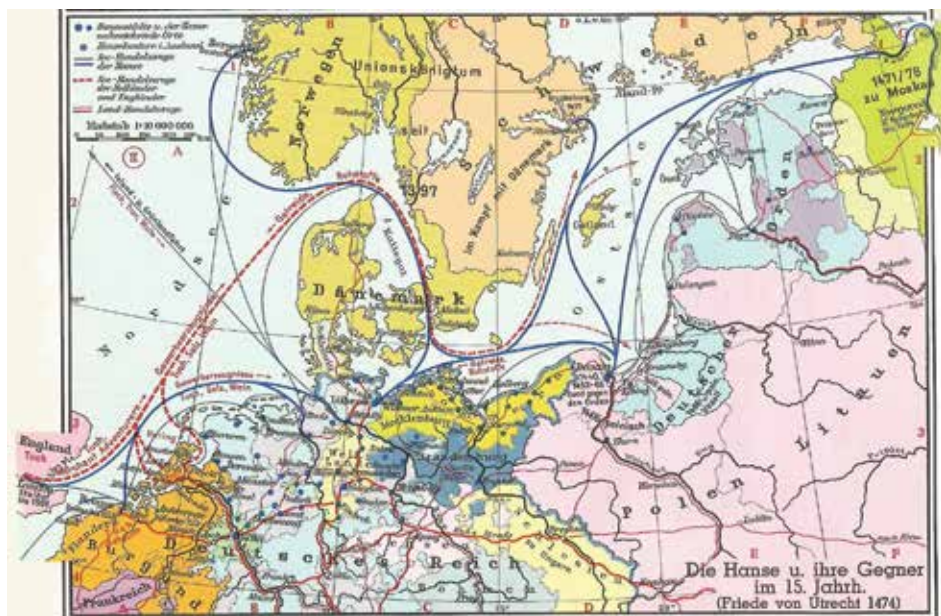
### **Klaus Kniphoff som kaperkaptajn**

Det er usikkert, hvornår Christian 2. påbegyndte sine planer om at udruste en flåde, som skulle undersøge Norby, men planerne har været der i løbet af efteråret 1524.<sup>12</sup> Det kan diskuteres, hvem som oprindeligt fik ideen. Christian 2.'s rådgiver Hans Mikkelsen (?-1532) skrev den 4. oktober 1524 til den kongelige sekretær Lambert Andersen (?-1525), om han kunne skaffe Kniphoff tilladelse til at fejde mod kongens fjender samt et lejdebrev. Tilladelsen skulle skaffes fra Christian 2. samt fra den nederlandske regering,

for at undgå sanktioner mod Kniphoff.<sup>13</sup>

I middelalderen var kapervæsnet en naturlig del af krigsførelsen. Kapervæsnet blev brugt til at skade modstanderen ved at tage deres forsyninger samt at øge sine egne. På mange måder var kaperi og pirateri det samme, men kaperi blev legaliseret og støttet både af handelsbyer og kongemagten.<sup>14</sup> Hovedforskellen lå dermed i legaliseringen, og især var *The letter of marque* den vigtige forskel. *The letter of marque*, også kaldet et kaperbrev, blev første gang udstedt omkring år 1200 i England, der som det første land autoriserede pirateri.<sup>15</sup> Kaperbrevet skulle sikre, at kaperne kun kaprede fjendes skibe og ikke neutrale skibe. Hvis det alligevel skete, at et neutralt skib blev plyndret, kunne ejeren kræve erstatning. Dette er der mange eksempler på i middelalderen. Kaperbrevet skulle ligeledes sikre, at kaperne ikke blev henrettet for pirateri, men systemet var åbent for at blive udnyttet, da grænsen mellem at være kaper og sørøver var ret diffus i det 16. århundrede. Det skyldes bl.a. at begreberne sørøver, kaper og fribytter ofte blev brugt om hveranden.<sup>16</sup>

Allerede den 8. oktober skrev Kniphoff til Lambert ang. et søtogt, som han i forening med kongens sekretær Jørgen Hansson (?-1543) og Hans Mikkelsen agtede at drage ud på. Kniphoff forhørte



*Hansaens handelsrute i det 15. århundrede. Som kaperbrevet udspecificerer skulle Kniphoff kapre i Kattegat og langs Norges kyst. Her gik bl.a. Lübeck og Hamburgs hovedrute til handelscenteret i Bergen. Der var dermed stor mulighed for at kapre de rige handelsskibe og skaffe en god fortjeneste. (Wikipedia)*

sig om Lamberts mulige deltagelse, idet han tidligere havde givet udtryk for dette.<sup>17</sup> Den 16. januar bad Lambert derfor om fuldmagt fra kongen til ham selv og Kniphoff, til at antage knægte på konges vegne.<sup>18</sup> Planerne om et søtogt blev dermed lagt udenom Christian 2., men kongen blev løbende informeret. Blandt andet skrev Hansson til kongen den 4. november, hvor han frarådede kongen at sælge skyts fra skibet MARIA, da det snarest kunne komme i brug. Dertil tilføjede han at ”mester Lambert og Klaus

kunne ydermere undervise eders nåde hvad på færde er”<sup>19</sup>. Hvilket de må have gjort, da begge opholdte sig hos kongen julen over.<sup>20</sup>

Christian 2. forsynede Kniphoff med et kaperbrev. Kaperbrevet var både udstedt til Kniphoff samt Lambert og dateret 6. februar 1525.<sup>21</sup> Allerede dagen efter kunne kaperkaptajnerne sejle ud fra havnen i Veer på Zeeland, med skibet GALLION. Bestemmelserne i brevet var, at kaptajnerne skulle krydse i Kattegat og Nordsøen langs Norges kyst og opbringe så mange skibe



som muligt. Derefter skulle de begive sig til Skotland, sælge byttet og købe andre skibe, antage krigsfolk og dernæst undsætte Søren Norby.

Allerede den 16. februar fulgte endnu et kaperbrev til Kniphoff. Denne gang var kaperbrevet udstedt både af Christian 2. og Elisabeth.<sup>22</sup> Kaperbrevet gav Kniphoff tilladelse til at gøre kongens frafaldende undersåtter og fjender, altså de danske, svenske, norske, Holsten, Ditmarsken, Lybske, Hamburgske, Luneburger, Stralsund, Wismar, Rostock og Danzig, så stor skade som muligt både til vands og til lands.<sup>23</sup> Kongen gav dermed tilladelse til at fejde på alle de vendiske stæder samt sine frafaldende undersåtter.

Som nævnt skulle Kniphoff sælge byttet i Skotland. Derfor havde Christian 2. sikret en frihavn i Skotland, hvor byttet kunne sælges og ombyttes til forsyninger, skibe samt landsknægte. Den skotske konge Jacob 5. (1512-1542), kunne den 31. maj berette til Christian 2., at kongens skibe allerede havde taget ophold i hans havne og erhvervet krigsfolk, hvilket han tillod. Samtidig tilbød han Christian 2. tilflugt i sit rige.<sup>24</sup> Udover den skotske konge, havde Christian 2.'s forbundsfæller som Alexander Kinghorn og Robert Barton. Barton havde lovet at udruste en flåde på fem orlogsskibe med 900 krigsknægte, som skulle forene sig med



*Portræt af Jacob 5., maler ukendt.*  
(Wikipedia)

Kniphoff.<sup>25</sup> Barton skulle dog senere vise sig at være illoyal og undsatte aldrig Kniphoff.<sup>26</sup>

### **Kniphoffs kapringer**

Kniphoffs kapringstogt varede fra februar 1525 til oktober 1525, hvorefter han blev besejret af den hamborgske flåde. På disse knap otte måneder, lykkedes det Kniphoff at gøre stor skade på lübeckerne, hamborgerne, danskerne og mange andre. Langt hen ad vejen er det muligt, via forskellige brevkorrespondancer, at genskabe Kniphoffs færdens rundt om i Nordsøen og Kattegat. I dette afsnit vil jeg forsøge at lave en oversigt over Kniphoffs færdens og hans kapringer.

## Dato

### Februar

7. februar. Kniphoff og Lambert sejlede ud fra havnen Veer på Zeeland.

21. februar Lamberts beretning til Christian 2. Kongens skibe har lagt til ved Arnemuiden ved Middelburg grundet en stor storm.

### Marts

25. marts. Lübecks skrivelse til Hamborg. Kniphoff har passeret Skagen og var på vej til Flanderns kyst.

28. marts. Kniphoff overfalder Bergen. Bortfører Bergens biskop Oluf Thorildsen, abbed Michael fra Lyse Kloster samt flere andre præster. Et preussisk skib blev også kapret.

### April

9. april. Lübecks skrivelse til Hamborg. Kniphoff plyndrer i Vesterhavet, har gjort meget skade på købmændene og var nu måske på vej til Helgoland.

23. april. Bremens skrivelse til Christian 2. Den 1. juli klagede over at Kniphoff havde kapret Bremens skibe ved Norge og taget det med til Skotland og solgt byttet.

### Maj

12. maj. Johannes Wezes beretning til Christian 2. Kniphoff og Lambert var ankommet til Skotland fra Norge, hvor de havde medbragt fem priser.<sup>27</sup>

31. maj. Hamborgs beretning til Frederik, dateret 30. juni. Kniphoff var sejlet fra

Skotland med tre skibe mod Skagen den 31. maj.

31. maj. Kong Jacob 5.'s skrivelse til Christian 2. Giver Kniphoff og Lambert en frihavn til at sælge deres kapringer, som de allerede har gjort brug af.

### Juni

4. juni. Konfrontation mellem Kniphoff samt Lambert og seks købmandsskibe fra Danzig. Lambert blev ramt og døde. Formentligt ved Norges kyst.

7. juni. Wolfgang von Utenhof's skrivelse til Frederik 1. Beretter om levnedsmiddelmanglen i Norge, og vigtigheden af at få dette fra Lübeck, Rostock og Stralsund.

18. juni. Afskrevet brev fra Lübeck. Brevet er afskrevet af Hansson til Christian 2. Kniphoff lå under Norge og gjorde stor skade.

19. juni. Hans Bayreuths skrivelse. Befandt sig sammen med Kniphoff ud for Norge og ville snart sejle til Skotland.

19. juni. Christian 2.'s skrivelse til Kniphoff hvori han kaldte ham tilbage til den Nederlandske kyst. I brevet fremgår det at lignende breve var sendt til Kniphoff tre gange tidligere.<sup>28</sup>

### Juli

12. juli. To råds mænd fra Danzig beretter at Kniphoff havde taget tre skibe fra Danzig og fire skibe fra Stralsund. Derefter var han sejlet videre til den norske ø Flekkerøy for at vente på

Bergensfarerne.

30. juli. Hans Bayreuths beretning til Christian 2. Kniphoff og ham selv befandt sig i Edinburgh. Af skrivelsen fremgår det bl.a., at Kniphoff mødte stor modstand i Skotland og det nærmest var umuligt at afsætte varerne.

## August

1. august. Hans Bayreuths beretning til Christian 2. Befandt sig i Edingburgh. Beretter at forholdet med de skotske købmænd var forbedret.

## September

18. september. Hertug Albrecht af Mecklenburg klagede til Christian 2. over, at Kniphoff havde kapret tre hamburgske skibe i Vestersøen, som var på vej hjem fra England. Ombord var en pakke med engelsk lærreder, som han ønskede at få leveret tilbage.

24. september. Hans Bayreuths beretning til Christian 2. Bayreuth og Kniphoff befandt sig ved Greet. Hans beretning er en klage over at Regentinde Margrethe forsøgte at få Grev Ezard til at bortvise Bayreuth og Kniphoff fra hans land grundet sørøveri.

## Oktober

7. oktober. Regentinde Margrethe sendte en klage til Christian 2. fra indbyggerne i Gouda og Edam. Disse var blevet røvet af Kniphoff, imens de lå på Goedereede. De havde taget en

del øl, smør og ost. Margrethe modtog klagen i september.

8. oktober. Jörgen Hanssons beretning til Christian 2. Han har sammen med Henrik Blaw befundet sig sammen med Kniphoff i fem uger i Groeningen og Greet, men at Henrik Blaw nu er draget hjem.

Som det fremgår, var der en del klager fra forskellige byer samt hertuger over Kniphoffs kapringer. Det skyldes, at disse personer ikke var den del af fejden, og at Kniphoff ingen ret havde til at kapre dem. Derfor var det normalt at klage og kræve erstatning. I et brev fra Christian 2. til Bremen dateret 29. marts fremgår det blandt andet, at byen har klaget over, at kongens udliggere (her menes Kniphoff) havde taget nogle af Bremens skibe. I samme brev skrev Christian 2. til Bremens borgmestre og råd, at Bremen ikke vil udsættes for lignende behandling igen, såfremt at de gav sikkerhed for at de ikke vil understøtte hans fjender samt tillade hans folk at passere.<sup>29</sup> Ligeledes står der i Kniphoffs kaperbrev, at han ikke må fejde mod Bremen.<sup>30</sup>

## Generobringsforsøg af Danmark-Norge

Siden februar havde Kniphoff og hans mandskab sejlet rundt i Nordsøen og Kattegat, kapret skibe og solgt byttet i Skotland, med det formål at skaffe ressourcer til at undsætte Søren Norby.

Hidtil havde det ikke lykkedes Kniphoff at undsætte Norby, og derfor kaldte Christian 2. ham tilbage til Nederlandene. Den 19. juni skrev Christian 2. til Kniphoff og Lambert og befalede dem at vende tilbage til den Nederlandske kyst, hvilket han havde befalet dem hele tre gange tidligere. De bedes desuden om at anvende den største forsigtighed, og sende et hemmeligt bud til kongen om yderligere instrukser. Kniphoff vendte tilbage til den Nederlandske kyst, hvor han opholdt sig med hans flåde fra midten af august til midten af september på forskellige lokaliteter. Flåden bestod af skibene GALLION, FLYVENDE GEIST, BARDUNEN samt en lille jagt og HVIDE SVANE. Dertil kom søroveren Røde Klaus' skib. Røde Klaus var en pirat som stammede fra Amsterdam, og som sluttede sig til Kniphoff og Lambert omkring april.

Det var nu Christian 2.'s intension at forsøge at generobre Danmark-Norge ved at angribe Norge. Dette var årsagen til at Kniphoff blev kaldt tilbage. Christian 2. udstedte derfor en ny instruktion til Klaus Kniphoff, samt til Jørgen Stegentin og Jørgen Hansson, om planerne for det nye togt. Ifølge instruktionen skulle de skaffe sig herredømmet over Norge ved først at indtage Bergen. Hvis byen overgav sig, måtte den og dens indbygger ikke plyndres, men købmændene skulle betale en brandskat (En brandskat

er en sum penge, som en fjende blev påkrævet at betale under trusler om ellers at blive plyndret.) Dernæst skulle man forhandle med bønderne om at hylde kongen. Herefter skulle de indtage Trondheim og Ærkebispegården, Stavanger og til sidst Akershus.<sup>31</sup> Udover den uddybende instruktion fik Klaus Kniphoff, Jørgen Stegentin og Jørgen Hansson ligeledes et kaperbrev dateret 28. august, udstedt af både Christian 2. og Elisabeth. Fuldmagten gav dem tilladelse til at fejde mod konges fjender og frafaldne undersåtter til lands og vands samt at antage krigsfolk i kongens navn.<sup>32</sup> Dertil kom en instruktion med hensyn til deres forhold, forpligtelser og rettigheder, navnlig i henseende til byttets deling.<sup>33</sup> Få dage efter udstedte kongen en bekendtgørelse, hvori han meddelte, at han havde givet overnævnte personer tilladelse til at fejde mod hans fjender.<sup>34</sup> Samtidig udstedte Christian 2. og Elisabeth en opfordring til alle konger, kurfyrster, fyrster, grever, fruer, herre, ryttere, knægte, admiraler, toldere, borgmestre, rådmænd og alle andre til at vise sig venlige mod Kniphoff, Fredrik Fryse og Hans von Gronningen. Samtidig bad de om, at lade dem passere frit igennem deres farvande. Deres formål var at bekæmpe kongens fjender og frafaldende undersåtter.<sup>36</sup>

Ikke alle var tilfredse med Christian 2.'s

nye ordre. Den 3. september fremlagde Hansson sine betænkeligheder for kongen. Hansson mente ikke de var stærke nok til at indtage Bergen, dertil kom at Hamborg og Lübeck var stærkere end kongens flåde.<sup>36</sup> På trods af Hanssons betænkeligheder, valgte kongen at fuldføre dem.

Til det nye togt kræves nye forsyninger. Den hollandske købmand Henrik van Lit fra Antwerpen var yderst behjælpelig, og han hjalp også ved den første ekspedition. At en hollandsk købmand hjalp Christian 2. med at udruste var uacceptabelt for Regentinde Margrethe. Den 8. september blev der således udstedt et forbud mod at handle med Kniphoff, hvorpå man ville blive straffet med liv og ejendom.<sup>37</sup> I den forbindelse blev Henrik van Lit fængslet. Udover fornødenheder manglede Christian 2. også landsknægte. Disse lovede kongens gamle høvedsmænd Klaus Hermelin, Benedikt V. der Wisch og Kort Pfenning at skaffe. Efter aftale skulle Kniphoff og Stegentin hente knægtene, som allerede befandt sig ved Greetsiel, men på trods af aftalen dukkede de aldrig op, og Stegentin og Kniphoff lå derfor i seks uger og ventede, til stor fare for dem selv.<sup>38</sup>

Greetsiel hørte under Grev Ezard af Østfrislands-områder, og allerede den 20. september havde Ezard givet Kniphoff og Stegentin samt de øvrige



*Portræt af Grev Ezard af Østfrisland, malet af Jacob Cornelisz van Amsterdam omkring 1520/30. (Wikipedia)*

høvedsmænd tilladelse til at færdes i hans havne, dog uden ret til at kapre i hans farevande.<sup>39</sup> Tilladelsen må være kommet i forlængelse af en henvendelse fra Christian 2. Efterfølgende skrev både Christian 2. og Elisabeth til Ezard og takkede for hans velvilje og understregede, at Kniphoff og Stegentin ikke på nogen måde måtte opfattes som sørøvere, men var legitime kaptajner, som førte krig mod kongens fjender i henhold til Karl 5.'s brev.<sup>40</sup> Det var imens Kniphoff og Stegentin lå og ventede på landsknægtene i Østfrislands, at de blev overrasket af den hamborgske flåde, som besejrede dem. Hvordan efterretningen om

Kniphoffs færden skulle være nået til Hamborg, kommenterer historikeren Carl Ferdinand Allen på. Ifølge ham, havde den hamborgske borgmester, Dr. Henrik Salzburg, en fortrolig, som besad en anseelig stilling i Amsterdam. Denne person, hvis navn ikke nævnes, underrettede Hamborg om Kniphoffs mindste bevægelse, mens han gjorde sig klar til det nye togt.<sup>41</sup> Den anonyme informant kunne således underrette Hamborg om, at Kniphoff havde forladt Goedereede og var på vej mod Greetsiel. Greetsiel, som ligger ved udmundingen af flodens Ems, var et godt bagholdssted for den hamborgske flåde, hvilket Hamborg udnyttede og littede anker den 3. oktober med fire karaveller og to svære bojerter.

### Stephan Kempes digt

Som nævnt i indledningen, blev der skrevet fem digte om Kniphoff efter hans død. Det vigtigste af dem, er Stephan Kempes "*Lied von Claus Kniphoff*". Grunden hertil er, at Stephan Kempe var *beichvater*, en såkaldt skriftfader for Kniphoff. Han var derfor til stede under retssagen mod Kniphoff.<sup>42</sup> Kempe har skrevet et digt på ikke mindre end 33 vers, som beskriver Kniphoffs sidste tid. Digtet er gengivet i *Zeitschrift des Vereines für Hamburgische Geschichte* bind 2 fra 1847, s. 118-140. Digtet er oversat til tysk og engelsk af professor doktor Hiram Kümper i samarbejde med

European Hansemuseum i Lübeck, i forbindelse med deres særudstilling *Störtebeker & Konsorten - Piraten der Hansezeit?*

*Hamburg, you fine city, you are worthy  
of great honour!*

*Peace was dear to you.*

*If only you had remained unharmed!  
Had Kniphoff understood the divine right,  
he would still be alive - this fine, young man*

Således indledes digtet, som efterfølges af et vers om Christian 2.'s grådighed og hans søgen efter sølv og guld. Digtet beskriver, at uanset hvor købmændene kom fra, blev de angrebet af Kniphoff og deres varer blev taget. Som handelsby var situationen med Kniphoff utålelig, deres skibe kunne ikke sejle i fred og mange købmænd led store tab. Til sidst fik det købmændene til at klage til rådet i Hamborg og bede om retfærdiggørelse. To bojerter og fire karaveller blev den 3. oktober sendt ud efter Kniphoff. Da Kniphoff blev opmærksom på situationen, kaldte han besætningen sammen og ønskede at sejle væk. Men besætningen ønskede at møde fjenden. De ønskede ikke skam, men mulighed for at forsvare sig selv. Som kaptajn, lyttede Kniphoff til sit mandskab og gav ordren om at kæmpe bravt.

*"Hey! Let's dare", Kniphoff said, "Be brave!"*

*Each one loaded his weapon,  
ready to meet the enemies.*

*But this soon turned into the opposite,  
and it caused them great suffering.  
For David smote the giant fearlessly to  
the ground.*

De to bojerter ankom først, og deres mål var at besejre Kniphoffs hovedskib GALLION, som var en yderst stærk modstander. Bojerterne skød så voldsomt mod GALLION, at Kniphoff måtte skyde fire lod af bly imod dem. Dernæst ankom de fire karaveller, som blev anført af Simon Parseval. Digtet beskriver den intense kamp imellem Kniphoff og Hamborg, og hvert angreb. Men selvom både Simon Parseval og kaptajnen Dietmar Koel skød og angreb GALLIONEN, fik Kniphoff ikke den mindste skade. Og det var på trods af, at han ikke var i fuld rustning, men bar en simpel udrustning, som enhver anden simpel mand i kamp.

*God wanted to spare him, probably.  
Bullets shot through the sleeves, but  
not through his body,  
he stayed healthy and well.  
God wanted to save him; he only  
punished his sinful flesh.*

Til sidst blev Kniphoff besejret af Dietmar Koel, og taget til fange på hans skib. Dietmar Koel respekterede Kniphoff og førte ham med ære til Hamborg. Den 22. oktober, en smuk og klar søndag, blev 162 mænd bragt ind i Hamborg by. De blev ført til tårnet,

hvor de alle blev fængslet, bundet og bevogtet 24 timer i døgnnet. Den 25. oktober blev Kniphoff ført for retten og anklaget for pirateri. Kniphoff ønskede at forsvare sig selv, hvilket han fik mulighed for.

*He spoke with great composure that he  
had only served his master.  
He had sealed documents from him,  
which should be shown in court.  
With the emperor's will and mercy he  
became a privateer.  
Oh Kniphoff, faithful servant, you have  
to pay with your blood!*

At Kniphoff kunne fremvise et kaperbrev, var i middelalderen essentielt for, hvorvidt man blev dømt for pirateri eller frikendt. Kutymen var at neutrale skibe kunne søge erstatning, hvis disse blev kapret. Men Kniphoffs kaperbrev, gav ham tilladelse til at fejde mod Hamborg og øvrige hanseatiske byer. Kaperbrevet skulle således frikende Kniphoff og lade ham gå uden videre straf, men således skulle det ikke gå.

*Margarethe's documents convicted  
him of piracy:  
He had not declared a feud and was  
therefore an enemy of the city and the  
country.  
Then a verdict was pronounced:  
He had forfeited his young life.  
He was to be beheaded.*

Digtet er klar i sin udmelding. Regentinde Margrethes dokument kendte ham skyldig i pirateri. Men hvilket dokument henvises der til? Som tidligere nævnt fik Christian 2. ikke den ønskede hjælp fra Regentinde Margrethe, tværtimod. Regentinden brugte en del kræfter på at modarbejde kongen og sikre sig et godt forhold til Hanseaterne og Danmark, for hvem den Nederlandske handel var yderst vigtig. Derfor tog Regentinden også afstand til Christian 2.'s kapervirksomhed og udråbte endda Kniphoff som sørøver. Hvornår præcist dette skete er usikkert, men må være sket i perioden midten af august til slut september, hvor Kniphoff opholdte sig i Nederlandene. I hvert fald skrev Christian 2. og Elisabeth et klageskrift til borgmester og rådet i Antwerpen den 1. oktober. Heri skrev de, at "onsen ghetrauwen dienare Clays Kniphoff voor een zeerouer, pyrate ende zeedief."<sup>43</sup> Kniphoff blev dermed kendt skyldig i pirateri og skulle henrettes, som en simpel pirat. Som adelsmand, fik han lov til at sige et sidste ord.

*He was granted a final word when the sentence was pronounced:*

*"I am not responsible for the feud. I am only a simple servant.*

*My master should have done that, I am not entitled to that."*

*But the objection was in vain. He was led into the tower.*

Den 30. oktober var dagen, hvor Kniphoff blev henrettet. Men som en fattet mand, der havde affundet sig med sin straf, gik han døden i møde med oprejst pande. Forinden havde Kniphoff haft muligheden for at skrifte. Steffen Kempe har viet tre vers til Kniphoffs skrifte, hvori han accepterede sin straf, men ville dø med mod og glæde. Bødlen hentede Kniphoff i fængslet den 30. oktober og førte ham til henrettelsespladsen. Kniphoffs hjerte var fredfyldt og gik frivilligt med.

*He walked the streets undaunted.  
With no signs of death or bitter pain.  
It saddened many men,  
who noticed the patience,  
discipline and modesty of  
the young captain.*

Kniphoff blev ført til Sankt Catherine kirken, hvor der blev holdt sakramente for ham, hvor Kniphoff sagde med fred i hans hjerte og med en rolig stemme. "You shed your blood for me, be gracious, O Jesus Christ." Kniphoff ventede tålmodigt på øjeblikket og bad om tilgivelse for alle sine ugeringer og modtog "the strict sword of justice."

*He overcame death by the grace of God.  
Law has punished him.  
But he is not lost forever.  
The sword took his life,*



*but his soul came to God.  
He was just 25 years old - a young,  
beautiful man.*

Således slutter Kempe sit digt om Kniphoff. Et digt som hylder den store kriger, der loyalt udførte sin pligt for den konge han havde svoret evig troskab. Med oprejst hoved og et lettet hjerte gik Kniphoff i døden for at møde

sin skaber, Gud den almægtige i himlen.<sup>44</sup> Kempes digt er en smuk hyldest til Kniphoff, hvis loyalitet til sin konge fik ham henrettet en oktoberdag 1525 i Hamborg. Ifølge adelsmanden Arild Huitfeldt blev han efterfølgende sat på stage sammen med 16 af hans mænd, der ligeledes var blevet henrettet den 30. oktober.<sup>45</sup>



*Kaperbrev dateret 28. August 1525 og udstedt af Christian 2. Opbevares i Statsarkivet Hamborg, 710-11\_K46c.*

## Noter

- <sup>1</sup> Bricka, Carl Frederik. Dansk Biografisk Lexikon. Bind 9, s. 250-51. København: Gyldendalske Boghandels Forlag, 1895. Print. (Forkortelse, DBL).
- <sup>2</sup> Allen, C. F. De tre nordiske Rigers Historie under Hans, Christian den Anden, Frederik den Første, Gustav Vasa, Grevefeiden. 1497-1536. 5. bind, s. 127-128. København: Forlaget for den Gyldendalske Boghandel, 1872.
- <sup>3</sup> DBL 9, s. 320
- <sup>4</sup> Christensen, William. *Dronning Christines Hofholdningsregnskaber*. S. 12, 26 og 28. København: Nordisk Forlag, 1904.
- <sup>5</sup> Kernkamp, G. W. "Rekeningen van Pompejus Occo aan Koning Christiaan II van Denemarken, 1520-23." I: Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap. S. 255 og 284. 1915. Volum 36.
- <sup>6</sup> Hvidtfeldt, Johan og Erik Kjersgaard. Danmarks Historie – 1448-1533. 5. bind, s. 225-26. København: Politikens Forlag, 1963.
- <sup>7</sup> Barfod, H. Jørgen. *Flådens Fødsel*. S. 171. København: Marinehistorisk Selskab, 1990.
- <sup>8</sup> Venge, Mikael. *Når vinden føler sig. – Spillet om magten i Danmark marts-december 1523*. S. 120-21. Odense: Odense Universitetsforlag, 1977.
- <sup>9</sup> Allen 5, s. 272-273.
- <sup>10</sup> Kragh-Nielsen, Niels. Søren Nordby: En handlings mand på Christian 2.s tid. S. 11-14. København: Statens Forsvarshistoriske Museum, 2010.
- <sup>11</sup> Toft, Birgit. *En undersøgelse af Christian II's kaperpolitik. – Klaus Kniphoff og Søren Norby*. Syddansk Universitet, 2018.
- <sup>12</sup> Beyer, Christian Jens. En vurdering af hollændernes og den nederlandske regerings holdning over Christian II i landflygtighedsperioden (1523-1531). S. 45-46. 1981. Print. (Ikke udgivet materiale)
- <sup>13</sup> Diplomatarium Norvegicum. Christiana/Oslo, 1871-2011. Bind 10, nr. 432. Print. (Forkortelse, DN)
- <sup>14</sup> Karker, Allan (red.) Kulturhistorisk Leksikon for nordisk middelalder – fra vikingetid til reformations tid. 18 bind. S. 26. København: Rosenkilde og Bagger, 1974.
- <sup>15</sup> Thomson, Janice E. Mercenaries, pirates, and sovereigns: state-building and extraterritorial violence in early modern Europe. Princeton: N.J. Princeton University Press. S. 21-22. 1994.
- <sup>16</sup> Eisenträger, Stian. "Fra sjørøver til admiral: Kristoffer Trodsen." *Internasjonal Politikk*. 2011. Nr. 3, årgang 69: 454.
- <sup>17</sup> DN 10, nr. 433
- <sup>18</sup> DN 14, nr. 484
- <sup>19</sup> "Mester Lambret oc Clawes kunde ytthermere wnderuise ether nade huad på færde ær." - DN 10, nr. 435
- <sup>20</sup> DN 10, nr. 438
- <sup>21</sup> *Hanserecesse von 1477-1530*, (bind III:9), München und Leipzig 1910, nr. 17. Anvendt forkortelser: HR= *Hanserecesse*.
- <sup>22</sup> *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*, (bind, 4), Hamborg 1858, s.228-29. Anvendt forkortelser: ZHG = *Zeitschrift des Vereins für Hamburgische Geschichte*.
- <sup>23</sup> ZHG 4, s. 228-29
- <sup>24</sup> Carl Ferdinand Allen: *Breve og aktstykker til oplysninger af Christian den andens og Frederik den førstes historie*, København, 1854, nr. 174. Anvendt Forkortelser: CFA = *Carl Ferdinand*

*Allen*

- <sup>25</sup> Allen 5, s. 105-06. DN 12, nr. 364
- <sup>26</sup> Efter opholdet i Skotland, sejlede Kniphoff og Lambert tilbage mod Norge, hvor de skulle mødes med Barton og derefter undsætte Norby. Men Barton udeblev og var i stedet gået over og fundet en ny alliance. Bartons udeblivelse resulterede i, at Kniphoff og Lambert udskød undsættelsen og tog tilbage mod Skotland. - Allen 5, s. 106-109
- <sup>27</sup> En prise er et skib eller en vare, der under en søkrig lovligt er blevet opbragt af en krigsførende magt. – Ordnet ”prise”
- <sup>28</sup> Det kunne være yderst vanskeligt at få breve frem og tilbage, uden at disse blev opsnappet af andre.
- <sup>29</sup> DN 9, nr. 543
- <sup>30</sup> Allen 5, s. 104
- <sup>31</sup> Allen 5, s. 111-117
- <sup>32</sup> CFA 1854, nr. 180
- <sup>33</sup> ZHG 4, s. 232-33
- <sup>34</sup> DN 9, nr. 550
- <sup>35</sup> ZHG 4, s. 233-35
- <sup>36</sup> CFA 1854, nr. 181
- <sup>37</sup> Gouw, Jaap. ”Claus Kniphof kaperkapitein van Christian 2 in 1525 voor de hollandse kust”. I: *Bijdragen en Mededelingen van het Historisch Genootschap*. 1949. Volum 67: 83-87.
- <sup>38</sup> DN 10, nr. 475 og DN 11, nr. 414
- <sup>39</sup> DN 10, nr. 474
- <sup>40</sup> ”kain seerauber noch pilatj seindt” - DN 10, nr. 477 og HR III:9, nr. 198, DN 10, nr. 477
- <sup>41</sup> Allen 5, s. 119-20
- <sup>42</sup> Gouw s. 51
- <sup>43</sup> Kronijk van het historisch genootschap gevestigd te utrecht. 2. Serie. 6. Jaargang, 1850: 339-41.
- <sup>44</sup> ZHG 2, s. 118-140
- <sup>45</sup> Huitfeldt, Arild. Danmarks Riges Historie – Frederik 1’s Historie, s. 114: Rosenkilde og Bagger, København 1977.

# IVER HUITFELDT'S GRAV

af Per Holck<sup>1)</sup>

*Der stod sig et Slag udi Køgebugt  
i sjutten Aarhundred og ti;  
for Guldenlevs Flaade laa Sundet luket;  
han maatte de Svensker forbi.  
Saa satte han Kaas fra Køge Vaag  
i Nord til Nordost mod Fiendens Tog;  
men første gik Huitfeldt paa  
«Danebrog».*

Jacob B. Bull (1899)

Gjennom historiebøkene har generasjon etter generasjon fått høre om Iver Huitfeldt (1665-1710) og hans heltemodige handling under den nordiske syvårskrig. Det er få som kjenner hans gravsted, men i 2012 ble sarkofagen i gravkapellet ved Hurum kirke åpnet og nærmere undersøkt.

Den som i dag kommer luftveien til København vil ha Køge Bugt under seg rett før landingen på Kastrup. Denne i dag så fredelige havstrekningen – bindeleddet mellom Østersjøen og Skagerak – var i tidligere tider skueplass for flere sjøslag mellom svenske og danske stridskrefter. I 1676, under den såkalte ”Gyldenløve-feiden”, hadde svenskene tapt herredømmet over Østersjøen, og de forsøkte de året etter å gjenerobre denne viktige korri-



*Iver Huitfeldt (1665-1710). Litografi etter maleri av ukjent kunstner.*

doren mot vest. Det var nødvendig for dem, for Skåne var på den tid fortsatt dansk område, og det var bare en liten landtunge rundt Göteborg som ga svenskene adgang vestover til Skagerak. For dem ble dette et nederlag, men en ny anledning bød seg under Syvårskrigen i 1710, og det var under dette slaget i Køge Bugt at Iver Huitfeldt utførte den handling som han senere er blitt berømt for.

## Karrieren

Iver Huitfeldt ble født 5. desember 1665 på Fredriksten festning ved Halden, hvor faren – lensherre og oberst Tønne Huitfeldt (1625-1677) var kommandant og ledet forsvaret av festningen i 1665 og 1660<sup>2</sup>. Krig og forsvarspolitikkk må ha hatt en dominerende plass blant de inntrykk som unge Iver mottok under sin oppvekst, og hatet mot alt som var svensk har trolig preget ham fra barndommen av.

I 1681 finner vi ham til sjøs for første gang som kadett i dansk tjeneste, og i de påfølgende årene på tokt med både franske, hollandske og engelske skip. I 1690 fikk han kapteins rang, og noen år senere var han beskjeftiget med å verve norske sjøfolk til den dansk-norske flåten. I denne tiden kunne han omsider oppholde seg på familiegården Tronstad syd på Hurumlandet (ved Oslofjorden), som hadde vært i slekten som adelsgoods siden 1570-årene. I 1687 ble Iver Huitfeldt forfremmet til kommandørkaptein, og trådte nå inn i en mer administrativ rolle. Etter at Den store nordiske krig brøt ut i 1700 var han på nytt i Norge for å verve sjøfolk, nå stasjonert i Bragernes (Drammen), noe som igjen gjorde det mulig for ham å ta opphold på slektsgården – om enn midlertidig. For i 1709 ble han atter nedkalt til København, nå for å føre linjeskipet 'Dannebrog' i Ulrik Christian Gyldenløves (1678-1719) flåte.

## Slaget i Køge Bugt

I oktober 1710 lå den dansk-norske flåten til ankers i Køge Bugt litt syd for København. Den var da i dårlig forfatning etter et mislykket tokt østover. Gyldenløve hadde som flåtesjef fått ordre fra sin halvbror, kong Frederik 4. (1671-1730), om å seile til Danzig (nå Gdansk i Polen) for å hente russiske tropper til støtte i krigen, og å føre disse til København. Gyldenløve hadde sterkt advart kongen mot dette toktet, både på grunn av årstiden, men også på grunn av den dårlige bemanningen av skipene, som følge av en pestlignende sykdom som på den tid raste i København. Kongen sto på sitt, og Gyldenløve måtte følge ordre. Men allerede syd for Bornholm kom flåten ut for en svær storm natten til 15. september, hvor flere av linjeskipene mistet både mast og rær. Så det var ikke annet å gjøre enn å returnere til Køge Bugt, hvor flåten ble liggende til reparasjon, uten noen spesiell orden eller formasjon.

Om morgenen 4. oktober blåste det stiv kuling fra sydøst, og i det fjerne dukket en flåte opp som først ble tatt for å være transportskip fra Danzig. Først ved middagstid forsto man at det var svenske skip under kommando av admiral Hans Wachtmeister (1641-1714), som var utgått fra Karlskrona. Nå ble ankrene heist og de danske skipene klargjort, så raskt det lot seg gjøre.

Dette var det første større sjøslaget under Den store nordiske krig (1700-1721). Det svenske admiralskipet CARL DEN 12TE åpnet kampen, og Iver Huitfeldt som nå førte linjeskipet DANNEBROG med rundt 5-600 mann og 82 kanoner, besvarte ilden. På grunn av den sterke sydøstlige vinden som var lite gunstig for danskene, var det ikke enkelt for dem å komme i posisjon. Etter kort tid brøt det ut brann om bord på «Dannebrog»s akterdekk, antent av gnistene fra deres egne skudd. Samtidig med slukningsarbeidet fortsatte likevel mannskapet å bruke kanonene mot svenskeflåten. Det utviklet seg til et fryktelig bål, og både mesanmasten og stormasten veltet i sjøen som ildsøyler, mens det fra det underste batteriet fortsatt ble skutt med kanonene.

I stedet for å redde seg selv og mannskapet i denne kritiske tilstanden lot Huitfeldt ankeret gå, og omtrent kl. 16 om ettermiddagen gikk DANNEBROG i luften da kruttlageret ble antent. Hele mannskapet omkom, visstnok med unntak av tre matroser som slapp levende fra katastrofen ved at de reddet seg i en jolle.

Ved å falle av for vinden kunne Iver Huitfeldt ha unngått kanonskuddene fra svenskene, men med den sterke pålandsvinden ville han – med brennende skrog uten seil og master – ha drevet hjelpeløst inn mellom de øvrige

skipene og antagelig antent dem. Det var en kaotisk situasjon som svenskene ville ha utnyttet til å ødelegge den danske flåten – kanskje også København by. Noen av de fremste svenske linjeskipene forsøkte å vende for å unngå brannen, men gikk på grunn i den sterke kulingen. Om natten greide svenskene å redde det de kunne før de forlot skipene som de deretter satte i brann. Etter hvert økte vinden slik at skipenes nedre kanonporter måtte holdes lukket, og i løpet av kvelden måtte begge flåtene ankre opp. Også dagen etter var det sterk kuling, og den påfølgende natten ga svenskene seg i vei tilbake.

Iver Huitfeldts lik ble funnet drivende i sjøen utenfor Køge by en måned senere, og var åpenbart ugjenkjennelig som følge av eksplosjonen og tiden han hadde ligget i vannet. Angivelig ble han identifisert på grunn av en ring han hadde på fingeren. Han ble først innsatt i Køge kirke, siden ble han flyttet til Holmen kirkes kapell i København. I kirkeboken der kan man lese:

*”3. November 1710. Commandeur Iver Huitfeld’s Liig, som blev funden igien ved Kjøge Kro, efter at han var sprungen i Luften paa Skibet DANNEBROG i Kjøgebugt den 4. Oktober indsat til Forflytning uden Jords Paakastelse.”*

*”26. Marts 1711. Blev der holden Paretation<sup>3</sup> over ham af Magister Brink<sup>4</sup> efter*

*Kgl. Ordre og kastet Jord paa ham, hvorefter han opstaar til C's<sup>5</sup>... Siden ført til Norge.”*

### **Undersøkelsen**

Iver Huitfeldt hviler nå i det private gravkapellet fra 1751 ved Hurum kirke. Det middelalderske kirkebygget fra 1100-tallet ligger vakkert til på en høyde over Hurumlandet, på moreneryggen mellom Oslofjorden og Drammensfjorden. Utenfor kirkens vestfront, tvers over veien, står en dominerende granittbauta over sjøhelten. Kapellet er ganske enestående i sitt slag i Norge, siden det er privat. Iver Huitfeldts enke Kirsten Røyem (1672-1750) var kirkens eier fra 1724, men et opprinnelig gravkapell ble oppført av Tønne Huitfeldt i 1600-årene, koblet sammen med kirkens nordvegg. Over inngangsdøren står nå Huitfeldtfamiliens våpenskjold – en rød bjelke skrått over et hvitt felt (fig. 2). I september 2012 ble det foretatt en undersøkelse av Iver Huitfeldts kiste, og rapport avgitt. Med tillatelse fra familien blir nå hovedtrekkene av denne rapporten offentliggjort.

Kisten har en relativt dominerende plass i kapellet, med front mot inngangsdøren, smykket med et flagg på hver side og med krans og bånd på lokket (se s. 24). Det er en dobbel kiste, hvor den ytre, nyere kisten har skinnkledd lokk som kan løftes av. Den innvendige



*Det Huitfeldtske gravkapell ved Hurum kirke. (Per Holck, 2012)*

var av umalt tre, med valmet lokk og innvendige mål 188 cm (lengde), 64 cm (bredde ved hodeenden), 57 cm (bredde ved fotenden) og 41 cm (dybde). Den skal ha blitt åpnet i 1869<sup>6</sup>, hvilket nok er sannsynlig, siden lokket var lukket med en moderne skrue i hver ende.

Liket av Iver Huitfeldt var inntørket og relativt godt bevart (se s. 25). Det var ingen tegn til at han hadde blitt balsamert, og i nyere tid kjenner vi heller ingen balsameringsstradisjon i Norge. Han var ikke iført likskrud, men lå åpenbart i de klærne han hadde på seg da han omkom og senere ble funnet i sjøen. Hverken på klærne eller



*Iver Huitfeldts kiste.* (Per Holck, 2012)



*Iver Huitfeldts  
legeme i den  
innvendige kiste.  
(Per Holck, 2012)*



på kroppen ellers kunne det sees tegn til forbrenning, noe man kanskje kunne forventet etter eksplosjonsulykken ombord. Et mulig unntak var et par korte hodehår som kanskje kunne ha vært utsatt for varmeeeksponering. Noen fiberlignende strukturer, som ved mikroskopering viste seg å være sjøgress, ble funnet i og mellom klærne samt på kroppen.

Liket var ikke dekket av andre tekstiler

enn klærne, men en del av kistens innvendige fóring – et sort ullstoff som hadde løsnet fra treverket – lå over bena. Legemet lå på et underlag av grove høvelspon, som delvis måtte fjernes midlertidig for å komme bedre til ved undersøkelsen. Humleblomster kunne ikke påvises i kisten, noe som ellers var vanlig på den tiden. I det hele tatt virket innholdet mer «rotete» og ureglementert enn det man vanligvis

finner i tilsvarende begravelser, og det virket som om kroppen bare var dumpet ned i kisten, uten å legges skikkelig til rette, med hendene foldet etc. Likets hode var vendt mot høyre, armene lå utstrakt langs siden, og knærne var lett bøyd med føttene mot fotendens gavlvegg. Dette kan antagelig skyldes forskyvninger av legemet under den senere transporten.

Det har blitt hevdet at man ikke kunne rette ut Iver Huitfeldts ben da liket omtrent en måned etter slaget 4. oktober 1710 drev i land ved Køge Kro<sup>7</sup>. Likeledes at det bare var ”nogle Dele af Huitfeldts Legeme” som ble funnet på stranden, og at kroppen var så maltraktert av eksplosjonen at han visstnok bare kunne identifiseres gjennom en signetring som han hadde på fingeren<sup>8</sup>. For å erstatte de manglende kroppsdelene hadde man angivelig måttet legge stener i kisten<sup>9</sup>, visstnok for å gi den ”naturlig” tyngde. Disse påstandene synes ikke å stemme.

Iver Huitfeldts kropp var tvert imot relativt godt bevart, trolig på grunn av årstiden og det kalde vannet, og det er helt usannsynlig at det etter såpass lang tid skulle ha vedvart noen slags likstivhet (*rigor mortis*) som gjorde nedleggingen i kisten problematisk. Det kunne ikke påvises noen større mutilering av kroppen, og stener i kisten ble heller ikke funnet, men de kan naturligvis ha blitt fjernet senere

ved flyttingen av liket.

Det stive, mumifiserte legemet var kledd i en kort trøye av et brunaktig, vadmels-lignende stoff med lange ermer, og som fortil har vært knappet med 10 knapper. Ingen av knappene var imidlertid bevart, kun knapphullene kunne telles på trøyens høyre side. Trøyen syntes å ha hatt rund hals uten krave. Over denne lå bakstykket av en jakke av et blågrønt ullstoff.

Liket hadde knelange, grå bukser med klaffelokk foran, lukket i livet med en dobbel hempe, hvorav hempefestene var bevart. Under var det en tynnere lerretsbukse. Leggene og føttene var bare, uten spor av sko eller strømper. Antagelig har dette vært Iver Huitfeldts ”arbeidsantrekk” om bord, barbent og åpenbart uten uniform, og det fantes heller ingen distinksjoner eller pynt på klærne.

Iver Huitfeldts kroppshøyde var vanskelig å måle nøyaktig på grunn av stillingen i kisten, men har trolig vært mellom 180 og 182 cm. Uansett har kroppshøyden vært betydelig over datidens norm, hvor gjennomsnittshøyden i Norge lå rundt 165 cm (for 1761)<sup>10</sup>. Selv i dag er gjennomsnittshøyden for norske vernepliktige menn «bare» 180 cm (for 2007).

Musklene i underekstremitetene var velutviklet og kraftige. Armenes muskulatur ble ikke undersøkt for ikke å skade jakken/trøyen som han fortsatt



*Iver Huitfeldts bandasjerte hode med den store skaden rundt høyre øye.*  
(Per Holck, 2012)

hadde på. På den venstre hånden var fingrene utstrakt, men knyttet på den høyre. Her var tommelen brukket av i grunnleddet. Lillefingeren var intakt, men på 2., 3. og 4. finger manglet midt- og ytterleddet. Om dette har vært et resultat av eksplosjonen, eller om det skyldtes et hardhendt forsøk på å få av ringen som han angivelig ble identifisert ved, kan ikke avgjøres, men det siste er sannsynlig. Noen ring ble iallfall ikke funnet i kisten. Neglene manglet både på fingrene og på tærne, slik man ofte ser på lik som har ligget

lenge i sjøen.

Iver Huitfeldt har åpenbart vært relativt korpulent, men antagelig ikke mer enn det man anså som normalt – og prisverdig! – på den tid, iallfall innen den delen av samfunnet som han tilhørte. Foto s. 25 viser tydelig hvordan ‘magen’ (abdomen) har seget ut til hver side og lagt seg i en fold over underlivet, så noen mager mann har han ikke vært.

Ansiktet virket «maskeaktig», inntil

nærmere undersøkelse viste at det hadde blitt bandasjert og surret inn i et tynt, gasbind-lignende stoff (kattun), noe som imidlertid ikke fantes på kroppen forøvrig. Årsaken til dette kan ha vært at hodet hadde fått så store skader i forbindelse med eksplosjonen, at de som stelte liket ville forsøke å samle bitene så godt det lot seg gjøre. Den brusketede delen av nesen var sammensunken, slik det er vanlig å se på mumifiserte lik, men den benete delen var frakturert ved neseroten. Munnen var ukarakteristisk formet og bare så vidt åpen, slik at etpar av underkjevens tenner kom til syne. Disse var gulaktige og bar preg av sterk slitasje. Full tannstatus ble ikke gjort for ikke å ødelegge noe av ansiktet.

De løse delene av bandasjen ble forsiktig fjernet, slik at man kom inn på selve ansiktshuden. Det var få ansiktstrekk bevart, men det venstre ørets fasong kunne iallfall sees. Etpar hårstrå satt igjen på issen, uten at man dermed kunne si om han hadde vært skallet. Håret var brunt, 5-6 cm langt og antydningvis lokket. Også øyebrynene var brunlige (kun bevart på venstre side), og det var skjeggstubber på kinn og hake, samt litt hår på bryst og legger.

Samtidig viste det seg at det var et større hull i ansiktets høyre side, mellom nesen og det høyre øye. Hullet

var ovalt, 25x17 mm stort (fig. 5). Trolig skyldtes dette en større intravital skade og ikke en postmortal defekt. Det er nærliggende å tenke seg at en eller annen løs gjenstand eller splint har penetrert Iver Huitfeldts hode med stor kraft under eksplosjonen ombord, og trengt inn i hjernen. Bakhodet ble bare undersøkt manuelt for ikke å ta kroppen ut av kisten, men hodeskallen kjentes her hel og intakt, uten tydelige frakturtegn eller deformeringer. Derimot kunne nesefrakturen muligvis settes i forbindelse med nevnte skade – som altså har vært dødsårsaken.

Hva slags gjenstand som har trengt inn i Iver Huitfeldts øye og hode og hjerne kan foreløpig ikke bestemmes. Det ble ikke funnet fremmedlegemer i kisten, men det kan ikke utelukkes at noe fortsatt befinner seg inne i hodeskallen. Dette måtte i så fall undersøkes ved hjelp av CT-scanning, men da med flytting av kroppen, noe som foreløpig ikke har vært ansett som aktuelt.

## Litteratur

Bull JB. Norges Frihedssaga. Kristiania: Alb. Cammermeyers Forlag, 1899.

Giødesen PR. Iver Huitfeldt. København: Gyldendalske Boghandels Forlag, 1885.

Heiberg EO, Huitfeldt H&E.  
Hans Egedes, Iver Huitfeldts og  
Peder Colbjørnsens Biographier.  
Christiania: Chr. Tönsbergs Forlag,  
1855.

Jacobsen FK. Fredriksten. Festning  
med ærerik historie. Oslo: JW.  
Cappelens Forlag, 1988.

Kiil V. Stature and Growth of  
Norwegian Men During the Past Two  
Hundred Years. Oslo: Det Norske  
Videnskaps-Akademi, Mat.-Nat. Kl.  
nr. 6, 1939

Melien TJ. Iver Huitfeldt og slaget i  
Køge bugt 1710. Oslo: C. Huitfeldt  
Forlag, 2010.

With C. Ivar Huitfeldt. *Dansk  
biografisk Lexikon* (utg. CF.  
Bricka), København: Gyldendalske  
Boghandels Forlag, 1894.

## Noter

<sup>1</sup> Per Holck, prof.em., dr.med. Institutt  
for medisinske basalfag, Anatomisk  
avdeling, Universitetet i Oslo.  
per.holck@medisin.uio.no

<sup>2</sup> Jacobsen, s. 92.

<sup>3</sup> Høytidelig, biografisk minnetale.

<sup>4</sup> Iver Brink (1665-1728), Frederik 4s  
norskfødte kapellan.

<sup>5</sup> Christus.

<sup>6</sup> Giødesen, s. 31.

<sup>7</sup> Giødesen, s. 31.

<sup>8</sup> Giødesen, s. 30; Heiberg &  
Huitfeldt, s. 75.

<sup>9</sup> Heiberg & Huitfeldt, s. 75.

<sup>10</sup> Kiil, s. 61.

# Frømandskorpset i arbejde med civil opgave 1984

*Erik Månsson*

Den 13. januar 1984 befandt DFDS Ro/Ro skib DANA OPTIMA sig i orkanagtig storm på vej fra Newcastle til Esbjerg. Foruden kaptajnen Tom Bjerring Pedersen var der 14 besætningsmedlemmer. Dækslasten bestod af 40 tomme containere til en værdi af ca. 2 millioner kr. og en åben container med 80 tromler på 200 kg. indeholdende giftstoffet Dinoseb. 185 sømil vest for Esbjerg fik skibet blackout på hovedmaskineriet som følge af vand i gasolien og lå nu og drev hjælpeløst rundt uden maskinkraft. Hele dækslasten blev skyllet overbord. Kaptajnen indrapporterede situationen til Blåvand Radio, som adviserede Søværnets Operative Kommando (SOK).

Da der var fare for at DANA OPTIMA skulle kollidere med Nordsøplatformen Bravo II foranstaltede vagthavende officer i SOK, kaptajnløjtnant (KL) Ib Corneliussen Nielsen besætningen fra den faretruede boreplatform evakueret med helikopter over på olieplatformen ”Gorm C”. 10 mand blev evakueret, tilbage var 6 mand, som med minuts varsel kunne forlade platformen i de ventende standby helikoptere. A.P. Møllers forsynings-skib MÆRSK TRAVELLER, som var i nærheden sejlede ind imellem DANA OPTIMA og olieplatformen, hvor det lykkedes at få en wire ombord på DANA OPTIMA og på den måde forhindrede en kollision med pumpestationen. Da faren for kollision var drevet over, blev besætningen fløjet tilbage på deres borerig.



*DANA OPTIMA i stille vejr. (Museet for søfart)*



*Inspektionsskibet BESKYTTEREN var en efternøler (13 år) til de fire inspektionsskibe af HVIDBJØRNEN-klassen og nærlig samme størrelse. (Marinens Bibliotek)*

I løbet af formiddagen nåede redningsskibet NORDSØEN og en bugserbåd fra Svitzer frem til DANA OPTIMA, men maskinbesætningen ombord havde fået delvis gang i maskineriet, så kaptajnen foretrak at klare sig selv i havn.

Miljøministeriet bestemte at giften skulle findes og bjærges og miljøfartøjet GUNNAR SEIDENFADEN påbegyndte eftersøgningen. Fiskeskipper Palle Johnsen Høy fra Nymindegab stillede sin garnfiskerbåd RI 339 JESPER HØY, der var hjemhørende i Nymindegab, til rådighed for eftersøgningen, da denne var udrustet med et meget avanceret sonar-

udstyr til detektering af fiske-stimer. Under den første eftersøgningsfase indsatte den hollandske marine på eget initiativ tre minestrygere af ALKMAAR- klassen, men eftersøgningen endte resultatløs.

I slutningen af marts fik hollandske trawlere 13 tromler i trawlet på en position ca. 25 sømil sydøst for det først afsøgte område, eller 170 sømil vest for Blåvandshuk.

Den 3. april pålagdes forsvaret at bjærge de resterende tromler i samarbejde med miljøstyrelsen og SOK beordredes til



*GUNNAR THORSON er et af to Miljøskeibe bygget til Miljøministeriet i 1981, men ved forsvarsforliget 1995-99 overført til Søværnet. Skibene var fra starten bemanded af Søværnet. (Marinens Bibliotek)*

at lede bjærgningsaktionen og fik rådighed over og indsatte miljøskeibet GUNNAR THORSON. Inspektionsskibet BESKYTTEREN, som netop havde passeret Skagen for hjemadgående efter et forlænget togt på Grønland blev omdirigeret til at deltage i eftersøgningen. SOK blev bemyndiget til at chartre eller indkøbe det nødvendige udstyr, som ikke kunne fremskaffes fra forsvaret. Dagene 4. – 7. april anvendtes til omfattende forberedelser og ombordtagning af bjærgnings- og dykkermateriel fra København, Korsør og offshore industrien i Esbjerg, og den 8. april om morgenen påbegyndtes opgaven i operationsområdet.

Rollefordelingen var enkel, idet BESKYTTEREN blev udpeget som kommando- og afviserskib, mens GUNNAR THORSON var bjærgningsplatform. Lederen af Søværnets Våbenskoles Dykkerkursus orlogskaptajn (OK) Eskild Biernat blev udpeget som bjærgningsleder, medens styringen og fordelingen af frømæn-

dene blev lagt i hænderne på chefen for frømandskorpset OK Peter Noppenau.

Det overordnede princip for operationen var sikkerhed frem for tempo, så planlagte bjærgningsmetode var primært med undervandsroboten Seadog, som var chartret hos Esvagt i Esbjerg og sekundært med frømænd. Der indsattes 40 specialister, operatører og frømænd udover skibenes egen bemanning. Det lykkedes frømændene at bjærgede 11 tromler, inden vejret i en 3-4 døgns periode medførte en ufrivillig pause. Perioden med det dårlige vejr anvendtes til at udskifte den automatiske undervandsrobot og at afløse BESKYTTEREN med inspektionsskibet VÆDDEREN. Det sidste var yderst påkrævet. På grund af det i forvejen forlængede togt på Grønland, var proviantlagrene tomme så kabyssen på BESKYTTEREN var de sidste mange dage kun i stand til at servere løgsuppe, som eneste varme mad.



*En "frø" i gang med undervandsnavigation. Billedet er ikke fra 1984 men fra 2006. (Marinens Bibliotek)*



Til trods for at sikkerheden under hele operationen blev skarpt iagttaget, var der alligevel ved at ske en ulykke, idet et netsling rev dykkermasken af en af frømændene og væltede dykkerklokken. En oversergent reagerede lynsnart og koldblodigt og fik den nu bevidstløse frømand ind i dykkerklokken og her åbne for en luftventil, hvorved der skabtes en ny luftlomme. En helikopter evakuerede den tilskadede og bragte ham til sygehus i Esbjerg, som senere samme dag kunne meddele, at frømanden ikke havde fået men af uheldet.

Den 5. april hævdes med frømand 21 tromler fra hovedkoncentrationen. Af det samlede resultat på 66 tromler blev 13 bjærgede af hollandske fiskere, 18 af undervandsrobotten og 35 af søværnets frømand. Det blev opgivet at finde flere, hvilket miljøstyrelsen slog sig til tåls med. I operationen deltog 125 mand i ope-

operationsområdet.

Gennemførelse af en opgave af så stort omfang kunne ikke have været gennemført så hurtigt, hvis ikke alt i operationen deltagende personel havde ydet en fremragende indsats.

Bjærgningsarbejdet gav en lang række erfaringer vedrørende dykning og arbejde på dybt vand, som efterfølgende vil blive analyseret og vurderet.

Søværnet involverede myndigheder og enheder modtog efter bjærgningsoperationen forsvarsminister Hans Engels påskønnelse for det udførte vanskelige og risikofyldte arbejde. Ministeren følte sig overbevist om at den professionelle måde hvorpå opgaven blev løst havde medvirket til at tegne billedet af et effektivt og funktionsdygtigt søværn, også i forbindelse med løsning af opgaver, der falder uden for forsvarrets

traditionelle rammer.

Under den efterfølgende søforklaring, som blev afholdt i Esbjerg den 19. januar 1984, forklarede kaptajnen, at han havde læst en gammel vejrrapport. Hvis han havde kendt den virkelige udsigt, var han blevet i havn.

Det er ufatteligt, at en sådan situation kan opstå, og det er lige så ufatteligt at rederiet undlod at meddele miljøstyrelse, at gifttønderne var gået overbord. Først da et transportfirma havde varskoet styrelsen gennem Søværnets Operative Kommando, blev miljømyndighederne bekendt med sagen.

Efterfølgende indstillede miljøstyrelsen til politimesteren i Svendborg at kaptajnen på DANA OPTIMA idømtes en bøde for at have undladt at indberette tabet af de 80 tromler gift i Nordsøen.

Under afhøringen hos politiet erkendte kaptajnen, at han undlod at indberette tabet af tønderne til Søværnets Operative Kommando, hvilket han skulle gøre i henhold til en bekendtgørelse udstedt af Miljøministeriet i 1981. Overtrædelse af bekendtgørelsen kunne straffes med bøde eller i særdeles grove tilfælde med fængsel op til et år.

Statens udgifter i forbindelse med hele operationen blev på 15 millioner kroner, men DFDS vil højst betale en million kroner. Allerhelst ville DFDS slippe gratis, Det var en force majeure

situation, man kan ikke forudse en storm, hævdede rederiet. Hvis domstolene ikke anerkender dette, vil rederiet højst betale knap en million kroner, som er sølovens maksimumbeløb for rederiers ansvar ved søtransporter. Statens Advokat, kammeradvokaten, har udtaget stævning mod DFDS for de 15 millioner kroner. Pengene skal udbetales ifølge havmiljøloven, idet det hævdes at forureneren skal betale for oprensning efter forureningen. DFDS siger, at erstatningen, hvis den overhovedet bliver aktuel, skal beregnes efter søloven. Søloven er ældre end miljøloven, så det må være den der er gældende sagde DFDS informationschef. Og rederiet ønskede derfor sagen behandlet ved Sø- og Handelsretten.

DFDS solgte DANA OPTIMA til Ethiopian Lines Corporation i Addis Abeba for 4,5 millioner USD. Den blev overtaget i Hamburg den 28. februar 1984 hvor den fik navnet MESKEREM.

#### **Kilder:**

Søværnsorientering nr. 1 – 1985

DFDS-årbog 1866 – 1995

Forlaget Betty Nordgas

Fiskeriårbogen 1982

Diverse avisartikler

# Tiden nærmer sig for betaling af kontingent 2022

Kære medlemmer,

Ved den årlige Generalforsamling i 2021 besluttedes det at fastsætte kontingentet (uændret) for foreningsåret 2022 således:

- Ordinære Medlemmer 300 kr.
- Ægtepar 325 kr.
- Pensionister 225 kr.

**Kontingentet bedes betalt ikke senere end 31. januar 2022**

Beløbet betales til selskabet konto i Sydbank: **8075-1468804** med tydelig angivelse af medlemsnummer.

Medlemsnummeret er det to til femcifrede nummer der står efter dit navn, på adressemærkaten på bagsiden af Marinehistorisk Tidsskrift (fra nr. 4/2021).

Alternativt kan kontingent betales ved anvendelse af giro: kortgruppe 72, kreditornummer 86486199.

Betalinger fra udlandet foretages ved anvendelse af:

**IBAN: DK4880750001468804**

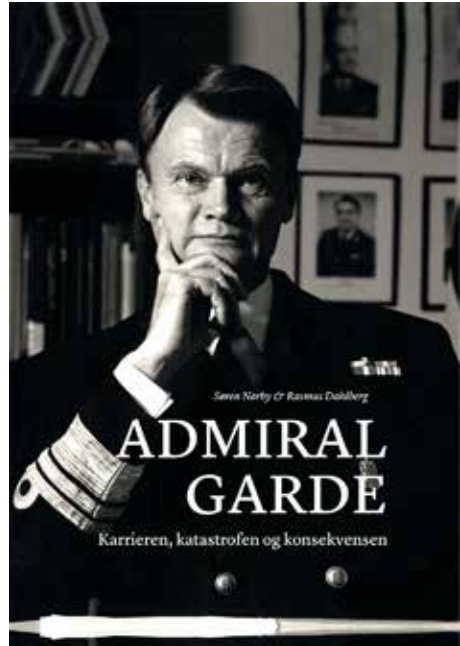
**BIC-kode (SWIFT-adresse): SYBKDK 22**

## Boganmeldelser

**Admiral Garde** af *Søren Nørby* og *Rasmus Dahlberg*. Udgivet af Syddansk Universitetsforlag, 384 sider, gennemillustreret og indbundet. Bogens undertitel er ”Karrieren, katastrofen og konsekvensen”. Pris kr.349,00.

Bogen er udgivet i anledning af 25 årsdagen for den tragiske flyveulykke d. 3. august 1996, hvor Flyvevåbnets Gulfstream III F-330 havererede og knustes til småstykker under indflyvningen til Vágar Lufthavn på Færøerne. Om bord var udover forsvarschefen Hans Garde, dennes hustru Anna Garde, tre medlemmer af hans stab og fire besætningsmedlemmer. Alle omkom straks ved ulykken.

Bogen er i høj grad læseværdig og er skrevet i et nemt læseligt sprog med stor indsigt og interesse af de to erfarne forfattere. Der findes kun få tilsvarende bøger, der som denne skriver historien om en nutidig søofficer og hans tjeneste i Søværnet. Hans Jørgen Gardes ophav var en familie, der siden begyndelsen af 1600-tallet havde en lang tradition for at tjene konge og land, mest som Søofficerer ved Søetaten. Hans Jørgen Garde blev født d. 22. januar 1939 på en privat fødeklinik på Frederiksberg. Faderen Niels Garde, Ritmester fra Gardehusarerne, var på dette tidspunkt midlertidigt uden tjeneste fra Forsvaret, grundet en speget spionagesag i efteråret 1938, der havde ført til hans



afsked. Familien boede i Ribegade 17 i en større herskabslejlighed, hvor man som det var udbredt i denne tid havde en fuldtids husassistent til at ordne de praktiske ting i hjemmet. I februar 1940 var faderen rejst til Finland som en af de ca. 1.000 frivillige i det danske Finlandskorps. Finland var som bekendt blevet overfaldet af Sovjetunionen d. 30. november 1939. I 100 dage, den såkaldte Vinterkrig, frem til d. 13. marts 1940 kæmpede Finland en ulige, men hårdnakket frihedskamp imod den mægtige nabo. Det lykkedes det lille land at tilføre ”Den Røde hær” tab på over ¼ mio. mand, hvilket betød, at Finland i

modsatning til de 3 Baltiske stater kunne fastholde sin selvstændighed. Ved faderens hjemkomst, nød de Finlandsfrivillig stor folkelig sympati, hvorfor faderen i 1941 kunne genindtræde som Ritmester, men nu i Reserven. I mellemtiden var Danmark blevet fredstidsbesat af Værnemagten d. 09. april 1940.

Bogen beskriver kort om Hans Jørgen Gardes opvækst i trygge omgivelser i tjenestemandshjemmet. Sejlsport var den unge Gardes lidenskabelige fritidsinteresse og det var her, at kimen blev lagt til en fremtid i Søværnet. I 1953 blev forældrenes ægteskab opløst og moderen flyttede tilbage til Århus sammen med de nu 3 børn. I 1957 blev Hans Jørgen Garde matematisk fysisk student fra Aarhus Katedralskole. Kort efter studentereksamen mødte Hans Jørgen Garde d. 16. juli 1957 på Holmen for at begynde på et hold for Søofficersaspiranter. Grunduddannelsen foregik i Arresødalvejren således, at aspiranterne efter sejlads og uddannelse til sergenter i efteråret 1958 kunne optages i kadetkorpset på Søværnets Officerskole.

I 1958 og helt frem til 1970 var kadetterne ved Søværnets Officers Skole SOS, der lå på Nyholm en internatsskole. Det havde den fordel, at kadetternes hverdag var skemalagt i samtlige 24 timer, at de kunne koncentrere sig 100% om studierne og på skolen ikke skulle bekymre sig om praktiske gøremål. Behovet for

Søofficerer var voldsomt, idet Søværnet fra 1949, hvor vi gik med i NATO alliancen og frem til 1966 hvor fregatterne F352 PEDER SKRAM og F353 HERLUF TROLLE indgik i Søværnet, modtog et meget stort antal nye skibe i alle skibsklasser. Min egen erfaring med uddannelser i Søværnet og på CBS Copenhagen Business School er, at intensiteten på SOS var/er så høj, at et studieår på SOS, minimum svarer til det dobbelte antale ECTS points, der i det civile er 120 points for 1 studieår. Allerede efter 2 år på SOS d. 10. december 1960 kunne Hans Jørgen Garde som kun 21 årig blive kongelig udnævnt som Søløjtnant af II klasse for året efter d. 1. decemer 1961 at blive udnævnt Søløjtnant af I klasse, det vi i dag kender som Premierløjtnant. Hans Jørgen Garde forlod SOS som nr. 1 i sin klasse og det betyder i Søværnet, at alle døre står åbne til et forventeligt langt tjenesteliv.

Det er et gennemgående træk i bogens omtale, at Hans Jørgen Garde, at han i sit liv brugte sin tid 100% på Søværnet, at han var sig meget bevidst om, at ”Søværnet passer på sine folk”, at han stillede store krav til sig selv og tilsvarende forventede, at dem som han havde ansvaret for leverede tilsvarende. For Hans Jørgen Garde var Søværnet ikke et job, det var en tjeneste. De af os, der har læst Frederik den V`tes Søkrigsartikler fra 1752 er os bevidst om den gensidige forpligtigelse, der lå i tjenestemandsbegrebet, hvor tjenestemanden leverer og yder alt det

bedste han kan, hvor han med glæde og forventning kan se frem til sin belønning, hvor han med tryghed for sig selv og sin familie ved, at hans konge og vort land passer på ham og hans familie og derfor med sindsro kan koncentrere sig om den vigtige opgave at bevare freden og om nødvendigt at udkæmpe krigen. Bogens 384 sider er ikke så meget som et komma for meget og hertil er den en lang række dejlige billeder fra dengang, hvor Søværnet rådede over torpedobåde, minelæggere og tjenesteboliger. Da Hans Jørgen Garde i 1987 tiltrådte som stabschef i Søværnets Operative Kommando SOK, der dengang lå i Århus, rådede Søværnet over 45 egentlige kampskibe, en række støtteskibe og 8 helikoptere. Personelstyrken var 4.500 militære, 2.000 civilt ansatte og derudover indkaldte værnet hvert år 1.000 værnepligtige. I dag råder Søværnet over kun 5 kampskibe og personelstyrken er ca. 1/3 og antallet af værnepligtige ca. 100/år med kun 4 mdr. tjenestetid.

Hans Jørgen Gardes egen operative erfaring havde været, at han allerede som 23 årig i 1962 havde fået chefskommando på øvelseskutteren Svanen. I de kommende 8 år blev det mest til udkommando i torpedobådene mest i forskellige enheder af FALKEN-kl. I 1970 blev Hans Jørgen Garde udnævnt til Orlogskaptajn, en rang han skulle holde i frem til 1983, hvor han blev udnævnt til Kommandørkaptajn. Derfra begyndte det nu at gå stærkt, idet han allerede i 1989 som

Forsvarsstabschef blev udnævnt til Viceadmiral med retten til at blive tituleret som Deres excellence. Denne post bestred Hans Jørgen Garde frem til 1. april 1996, hvor han blev udnævnt til Forsvarschef og admiral i Flåden. Grundet den tragiske ulykke d. 03-08-1996 ved indflyvningen til Vágar lufthavn nåede Hans Jørgen Garde alene at gøre tjeneste i 4 mdr. og 3 dage som Forsvarschef.

Bogen har et langt afsnit om flyveulykken og hvordan Forsvaret tog sig af de 3 voksne døtre, der ved ulykken blev forældreløse. Jeg vil overlade til læserne af Marinehistorisk Selskab at gå til boghandleren købe bogen, læse bogen og få den enestående indsigt i søofficerens liv, når talent, flid og engagement har ført til den allerhøjeste post, der på Hans Jørgen Gardes tid var en arbejdsplads med ca. 46.000 ansatte. Forfatterne Søren Nørby og Rasmus Dahberg fortjener den største ros og anerkendelse for bogen, som jeg slugte med stor appetit.

*Lars Wismann*, projektchef & direktør  
cand.merc., ejendomsmægler & valuar

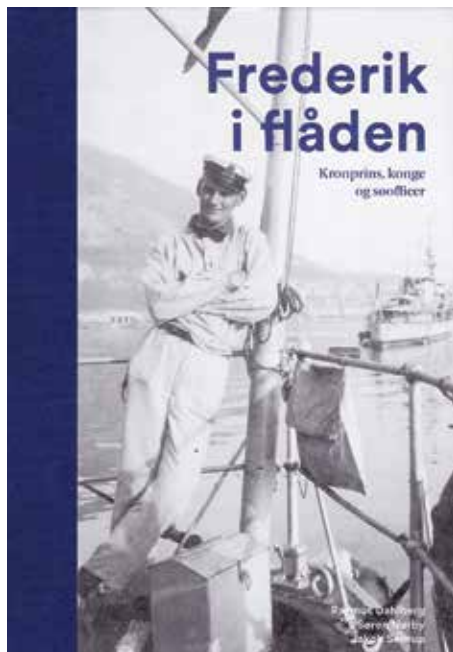
”**Frederik i flåden**” af *Rasmus Dahlberg, Søren Nørby* og *Jakob Seerup*. Udgivet af Gads Forlag den 21. september 2021. 200 sider rigt illustreret. Pris kr. 299,95. Bogens undertitel er ”Kronprins, konge og søofficer”.

I anledning af 100-året for daværende kronprins Frederiks udnævnelse til søofficer den 20. september 1921 har de tre forfattere udgivet denne flotte bog. Der er utrolig mange billeder, heraf mange private, som er stillet til rådighed af Hendes Majestæt Dronningen.

Bogen er lavet med nogle gode, relativt korte forklarende tekster, som sætter læseren i stand til at forstå de forskellige situationer. Desuden er der ved hvert billede en forklarende tekst med personnavne, datoer og lignende.

Forfatterne nævner i forordet, at ”de har haft kongehusets righoldige samling af private og officielle fotografier til rådighed. Vi takker Hendes Majestæt Dronningen, der med stor entusiasme har delt sine minder og sin viden om kongens liv som sømand med os ved et interview om bord på kongeskibet Dannebrog”.

Som det meget tydeligt fremgår af såvel bogens tekst som af samtalen med Hendes Majestæt Dronningen, så har kong Frederik den Niendes tjeneste



i søværnet betydet utrolig meget for ham. Uddannelsen på Kadetskolen i Gernersegade var usædvanlig for en kronprins. En uddannelse til officer i Den kongelige Livgarde havde været mere naturlig, og så ville han have fulgt i sin fars fodspor. Han ville dog noget helt andet, og hans glæde ved tjenesten i søværnet varede livet igennem. Han var stolt af sin profession, og som det fremgår af bogens tekst og billeder, så kunne han selv sejle Dannebrog og undertiden selv lægge skibet til kaj ved de mange besøg i provinshavnene. Han havde lært betydningen af gode, interne forhold i en skibsbesætning. Hans kammerater og kolleger fra tjenesten holdt han kontakt med livet

igennem.

Læseren kan i bogens begyndelse følge den unge prins i matrostøj, men ret hurtigt finder chefen for DANNEBROG ud af, at der bliver bedre styr på de to prinser, hvis de bliver indrulleret i besætningen.

Fra kadettiden er der gode fotos, og her indledes et livslangt venskab med den lidt ældre søofficer Aage Helgesen Vedel. Han var blevet udnævnt til søofficer i 1918, og han fik til opgave at være lærer og mentor for kronprinsen og senere også for hans lillebror, prins Knud. Vedel blev i 1941 udnævnt til viceadmiral og chef for Søværnskommandoen, og det var ham, som gav ordre til flådens sænkning den 29. august 1943.

I sin kadettid kom kronprinsen med på et større togt til både Madeira og rundt i Middelhavet. Togtet blev forlænget, da man fik lejlighed til at hjemføre tyske krigsfanger med sønderjysk baggrund, inden afstemningen om grænsedragningen fandt sted. Her måtte søkadetten i Alexandria for en kort stund træde ud af rollen som søkadet og følges med skibschefen til en visit hos Sultan Fuad 1. af Egypten. Desuden deltog kronprinsen i kong Christian den Tiendes besøg på Færøerne, i Island og i Grønland.

Kronprinsen fik efter sin udnævnelse varieret tjeneste i søværnets små og store enheder. I 1927 – 1928 var kronprinsen chef for torpedobåde.

Efter brylluppet i 1935 i Stockholm sejlede det nygifte kronprinspar hjem til København med kongeskibet DANNEBROG. Der er en række flotte billeder fra den begejstrede modtagelse.

Med Christian den Tiendes død i 1947 overtog kronprinsen tronen som Frederik den Niende. Dannebrog blev brugt meget, såvel til sejlads i hjemlige farvande som i Nordatlanten. Bogen indeholder mange fine billeder fra disse togter, hvor majestæten ikke kan skjule sin glæde over havet.

De tre forfattere har tegnet et flot portræt af ”Frederik i flåden”. Bogen vil glæde mange med interesse for såvel kongehuset som flåden. Det er et velskrevet stykke nyere danmarkshistorie, som vil glæde mange læsere.

*Poul Grooss,*  
kommandør (pensioneret)





*Fra glemmebogen. Farman JABIRU. 12 personers passagermaskine med fire 160/180 hk. motorer. Licensbygget på Orlogsværftets flyvemaskineværksted i 1926. (Marinens Bibliotek)*

# Marinehistorisk Selskab for 70 år siden



Fra formand Gustav Lang: "Som mange læsere bekendt, kunne Marinehistorisk Selskab i 2021 markere sit 70 års jubilæum. Et af vore medlemmer - Lars Jordt - har minsandten fundet nedenstående udklip fra 1951 der fortæller om hvordan Selskabet blev stiftet og af hvem. Det er god læsning fra de tider, hvor "alting gik ordentligt til".

## Marinehistorisk Selskab er en kendsgerning

En eksklusiv kreds af marineinteresserede var forsamlet mandag den 5. marts i søofficersforeningens lokaler og stiftede Marinehistorisk Selskab, et selskab, som burde have været stiftet for 50 år siden, og som vel nok nu er stiftet i den sværeste tid for et sådant selskabs trivsel, men formålet er så godt, og vor marine vil sikkert vise sig at have en så stor goodwill i menigmandshjerte, at de 12 kr. om året, som kontingentet bliver, vil blive ofret med glæde.

Selskabet optager som medlemmer såvel enkeltpersoner som institutioner, firmaer, foreninger og lign. Der findes følgende kategorier for medlemsskab:

1. Ordinære medlemmer.
2. Støttemedlemmer, som er ordinære medlemmer, der betaler et nærmere fastsat minimumskontingent.
3. Livsvarige medlemmer.
4. Korresponderende medlemmer, som er personer med fast ophold i udlandet, der optages som sådanne efter bestyrelsens skøn.

Støttemedlemmer betaler mindst kr. 50,00 om året, og livsvarige medlemmer mindst kr. 250,00 een gang for alle.

Selskabets formål er at skabe interesse for marinens historie, f. eks. ved foredrag, udstillinger og udgivelse af forskellige publicationer. Formålet er tillige at tage marinehistoriske emner op til videnskabelig behandling, virke for oprettelsen af et orlogsmuseum og medvirke til at fremelske den forskning, der vil være knyttet dertil.

En del diskussion indledtes over selskabets formålsparagraf, men arbejdsudvalget hævdede, at man måtte hellere love mindre og holde mere.

Der vil blive særlig adgang for unge historisk studerende til at tilslutte sig selskabet for halvt kontingent.

Den første bestyrelse, som blev valgt med akklamation, består af følgende medlemmer: Kommandør Kjøl-

sen, formand; kommandørkaptajn R. Steen Steensen; direktør for nationalmuseet, dr. phil. Nørlund; direktør, lektor Sven Rogind; landretssagfører Hansborg; cand. mag. J. H. Barfod; fuldmægtig G. Homnens de Lichtenberg.

Denne forening vil sikkert blandt „Vikingen“s læsere finde mange, som vil være med til at støtte de ovennævnte formål, hvoraf marinehistorisk museum sikkert vil være eet af de mest nærliggende.

Vort marinehistoriske materiale er jo bogstaveligt talt ude at svømme i øjeblikket, og hvis der blandt den danske befolkning findes tilstrækkelig støtte for tanken, vil man også fra offentlig side kunne kræve hjælp. Marinens indsats for Danmarks trivsel er velkendt i historien og vil sikkert ikke blive mindre i fremtiden. Lad os vise vor erkendelse ved at slutte kreds om dette nye selskab, som faktisk burde have været en kendsgerning for mange år siden.

Indmeldelse i selskabet sker ved henvendelse til J. H. Barfod, Bomporten 52, tlf. Gentofte 2320. A. B.



**Rosti Mepal-Service**  
**Det ideelle Skibsservice!**

Forhandler anvises af

C. 16757 - Eva 7257      PLASTIC FABRIK

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

25

Ovenstående omtale i "VIKINGEN" er gravet ud af Det Kongelige Biblioteks arkiver af Lars Jordt, under hans ihærdige forskning i historien om de tre tidligere engelske HUNT-kl. fregatter, som indgik i den danske flåde som ESBERN SNARE-kl. fra 1954 til 1965. Det må siges at være en fin bonusoplysning - godt set Jordt.

# MEDDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS MODELBYGGERLAUG

Lørdag d. 16. oktober var en stor dag i laugets historie. Her kunne modelbyggerne aflevere modellen af det engelske linjeskib ST. GEORG til Strandingsmuseet i Thorsminde. 5 års arbejde var slut. Det blev en festlig dag. Alle laugets medlemmer var inviteret. Og 25 med pårørende dukkede op. Og så var der folk fra museet, fra museets støtteforening, fra Holstebro Kommunen og ja også almindelig besøgende. Alt dette suppleret med et shantikor fra Lemvig. Under festlige **sømandssange** fra koret kunne modelbyggerne som de sidste gøre deres entre i det flotte udstillingsrum. Midt i rummet stod modellen i sin montre. Helt pakket ind i papir. Efter et par taler kunne museets og laugets formænd i forening klippe papiret fri. Som museets direktør havde annonceret, var dette ikke en ”aflevering” men en ”åbenbaring”. Og så stod St. Georg der med lys og fri adgang for de beundrende gæster. Hold da op var den flot. Den næste time gik med pindemadder, bobler og beundrende kommentarer.

Et par dage i forvejen var modellen kørt til Thorsminde, og en lille fortrop tog med for at kunne reparere evt. småskader og afslutte de sidste småting. Godt det samme. For fortroppen



fik arbejde i næsten døgndrift. Det sluttede først lørdag morgen klokken 5. Blot 9 timer før ”Åbenbaringen”! Men de klarede det superfint og kunne også deltage i receptionen – om end lidt klatøjede.

Hvad så nu? Museet og lauget er gået i tænkeboksen for at afklare, om der skal laves en model af det andet linjeskib Defence, der sank sammen med ST. GEORGE juleaften 1811. Lauget er mest interesseret i en åben model af Defence, hvor beskueren kan se, hvad der var på de enkelte dæk. Det har vi ikke prøvet før, og der findes ikke mange åbne skibsmodeller i Danmark. Så det vil blive en ny udfordring. Hvad museet vil, afventer vi i spænding. Men de har oplyst, at de ønsker en model af linjeskibet DEFENCE.

Verden og Arresten står dog ikke stille i tænkepausen. En lille håndfuld modelbyggere arbejder på en vand-



*Åbenbaringen er synlig for enhver! ST. George stråler i sin montre og vil i mange år fremover uden tvivl blive udsat for utallige beundrende blikke. Det er virkelig et pragtværk Orlogsmuseets Modelbyggerlaug ved deres utrættelige og vedholdende arbejde her har frembragt. Ikke meget forskelligt for de utallige fra Holmens faste stok, der igennem århundrede på Holmen byggede skibe til flåden.*  
(Orlogsmuseets Modelbyggerlaug)

linjemodel med afsæt i fregatten CHRISTIANSBORG fra 1758 i skala 1:16. Den skal placeres i Nyholms fredede mastekran, hvor laugets åbne model i samme skala af mastekranen er opstillet, så de besøgende kan se hvordan det hele virkede. Tovgangen udenfor og indenfor bliver vigtig i formidling for dagens danskere, der her kan se hvordan vores forgængere mestrede det hårde arbejde ved til- og afrigging af de store orlogsskibe.

Tirsdag d. 28. september havde vi vort første rigtige medlemsmøde efter coronaen. Og så alligevel ikke. Mødets tema var Holmen med hovedvægt på Nyholm. Søværnets Historiske konsulent, Søren Nørby tog først de 28 tilmeldte med på byvandring på Nyholm. Da alle var kommet sikkert tilbage til marinestuen, var der smørrebrød og klargøring til aftenens foredrag om ”*Holmen - dens historie og betydning*”. Men først fortalte Modelbygger Dørges oldebarn, Søren lidt om de mange rariteter, han havde arvet efter sin oldefar. Og så blev det Søren Nørby, der skulle underholde. Men i stedet for et foredrag blev det til en åben snak, hvor medlemmerne kunne spørge om alt indenfor Flådens historie. Anderledes og forfriskende.

D. 30. november er det tid for laugets traditionelle julemøde med pårørende.

Alt efter samme drejebog som tidligere. Spilleplader, ringlotteri, konkurrencer, smørrebrød og masser af hygge.

Og pludselig er det år 2022, hvor vi d. 8. februar har et lidt anderledes medlemsmøde. Allerede klokken 1130 mødes vi på fregatten Peder Skram, hvor Den Daglige leder Gustav Lang vil fortælle om ”*Skibene på Holmen og deres fremtid*”.

Tirsdag d. 5. april holder lauget generalforsamling hos Københavns Marineforening.

Vi vil så gerne have noget mere at tilbyde vores medlemmer vest for Storebælt. Besøget i Thorsminde viste, at det ved særlige lejligheder er muligt. Så kommer du til København, så kom ud på Nyholm og besøg de lokale i Arresten, Send en mail og det bliver klaret. Har I brug for det, så kan lauget tilbyde gratis overnatning på Marinekasernen eller på museumsskibet PEDER SKRAM. Bare sig til og vi klarer det. Det kunne blive en billig københavnertur for fru og en interessant tur for vort medlem.

## ”Lysbillede” / Online foredrag om kongeskibet DANNEBROG - der nu kan opleves på *marinehist.dk*



*DANNEBROG på vej ind i Sønderborg Havn. Konstruktørerne på Orlogsværftet har haft en ualmindelig heldig hånd, da de i 1929-30 slog stregerne til skibet.*  
(Rudi Hansen)

Hen til computeren, husk at have slået lyden til, og tast:

- 1) [Marinehist.dk](http://marinehist.dk)
- 2) Klik så i venstre side af skærmen på: Online foredrag - og så Dannebrog, og herefter på trekanten i midten af en af foredragets tre dele på 25, 64 og 20 minutter.
- 3) Du kan se og høre historien når det passer dig - og holde pauser når det passer dig - og se og høre igen og igen - når det passer dig. Fortællingen har en varighed på ca. små to timer, men du bestemmer selv hvor meget du vil se ad gangen.

Foredraget er en del af dit medlemskab af Marinehistorisk Selskab, eller et smuglig for personer der **endnu** ikke er medlem.

Det er planen at der kommer flere foredrag på [marinehist.dk](http://marinehist.dk)

Afsender  
Marinehistorisk Selskab  
C/O Niels Jacob P. Hansen  
Mikkelborg Allé 17  
2970 Hørsholm



## MEDELELSER FRA ORLOGSMUSEETS VENNER / MARINEHISTORISK SELSKAB

### Arrangementer sæson 2021 / 2022

Alle foredrag og generalforsamling: - mødelokalet ”Ubåden” Holmens Kirke.

Onsdag 24. november 2021 kl. 1930

*Jakob Seerup*

**1700-tallets flåde.**

Onsdag 26. januar 2022 kl. 1930.

*Tim Sloth Jørgensen*

**Status i arbejdet for at bevare Nyholm som kernen i fortællingen  
om Søværnets Historie.**

Onsdag 23. februar 2022 kl. 1930

*Søren Nørby*

**Admiral Hans Garde, Karriere, Katastrofen og Konsekvenserne.**

Onsdag 30 marts 2022 kl. 1930

*Kommandør Gorm Bergqvist*

**Søværnets opgaveløsning i Arktis.**

Onsdag 6. april 2022 kl. 1930

**Generalforsamling og Finn Wiberg-Jørgensen, Sømagters parademarcher.**

Efter foredragene og generalforsamlingen er der mulighed for at få to stykker smørrebrød, en ostemad, samt en øl eller sodavand og kaffe for i alt 120 kr.

**Tilmelding til foredrag og spisning via link:**

**[marinehist.nemtilmeld.dk](http://marinehist.nemtilmeld.dk)**