

”Engelen”



Sønderborg slot ved indsejlingen til havnen i 2001

I forskellige fremstillinger oplyses, at kong Hans´s skib “Engelen” blev bygget i henholdsvis Kalundborg, København og Slotø i Nakskov fjord. Men alt peger på, at skibet blev bygget i Sønderborg. ”Engelen”, som stod færdig i efteråret 1510, var et kolossalt skib efter datidens forhold på 400 læster og en besætning på ca. 600 - 700 mand. Dette skal sammenlignes med, at normale handelsskibe var på ca. 100 læster. Bygningen af så stort et skib fortæller os, at Sønderborg må have haft den nødvendige værftskapacitet og mange ressourcer i form af træ o. lign. til at kunne klare denne kæmpeopgave, for det træ, der blev brugt til den nye danske flåde, kom både fra danske skove og fra f. eks. Danzig til master. “Engelen” var et af Europas første egentlige orlogsskibe og kong Hans´s største skib til den nye danske flåde, som skulle kunne hamle op med hanseaternes flåde. Nye skibstyper og nye våben - kanonen - havde ændret krigsførelsen gennemgribende, og “Engelen”, som på det tidspunkt blev det største skib i Østersøen, var bygget med et eneste formål: At fungere som krigsskib. Tidligere bestod flåden af skibe, der havde andre formål, men i krige blev eksproprierede og udrustede som orlogsskibe. Altså ikke deciderede krigsskibe. ”Engelens” søsterskib “Maria” blev bygget senere enten på værftet på Slotø i Nakskov fjord eller på Bremerholm i København.

Middelalderborgen Sønderborg er en forudsætning for byen. Men hvad, der kom først kan der er rejses tvivl om. Det er muligt, at borg og by er anlagt inden for samme tidsrum, idet borgen respekterer byen, som er styret af de samme handelstrafikale hensyn som andre middelalderbyer. Noget kan det tyde på, at købmænd har udpeget stedet. Men kongemagten har af strategiske årsager placeret en borg på en ø ude i sundet, og statsmagten er derfor direkte tilstede. Der har været mange grunde til denne placering af en borg hér, hvor også skibsfart i en eller anden udstrækning ret tidligt må have spillet en rolle. I middelalderen tyder meget på, at kravene til en brugbar havn har drejet sig om en sejldybde på ca. 2 - 4 meter, en god ankerplads og en jævn, flad strandbred, hvor skibene kunne hales op om vinteren. Hver enkelt by har naturligvis sine egne naturgivne forhold, men der er et mønster i de højmiddelalderlige byers placering, der fortæller om søfartens betydning på landsbasis og for den enkelte by. Men Sønderborg fik alle faciliteter:

1. En kongeborg
2. Adgangsveje fra landsiden til ressourcetilførsler
3. Dyb, beskyttet havn

4. Gode besejlingsforhold
5. Kysten velegnet til landing

I 1495 overtog kong Hans Sønderborg slot og opholdt sig derfor ofte i byen, særligt i årene efter 1500. Det er på samme tid, han indleder sit projekt med opbygningen af en orlogsflåde og hans flåde voksede til 28 skibe. Den var stor, når den sammenlignes med de største orlogsflåder i Europa f.eks. i England og Frankrig, hvor skibe også hér blev bygget som deciderede krigsskibe.

Kong Hans beordrede orlogsværfter placeret rundt i landet, hvor det største kom til at ligge i København på Bremerholm. Fra det tidspunkt og frem til midten af 1800-tallet blev dette område - senere med navnet Gammelholm - hjemsted for den danske flåde.

Et af de nye orlogsværfter blev anlagt på Slotø i Nakskov fjord. Tidligere

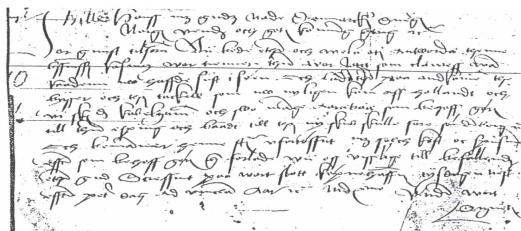


museumsdirektør på Sønderborg slot Jørgen Slettebo påviste, at dette værfts udseende og placering på mange punkter kan minde om topografien i Sønderborg. Det er derfor nødvendigt at se lidt på Engelborg.

Engelborgs centralanlæg er det store, cirkulære teglstenstårn. Mod nord, hvor flankemurene rammer tårnet, er der en åbning på ca. 1 meter ind i tårnet. Tårnet er udstyret med skydeskår. Det arkæologiske kildemateriale fortæller, at der er tale om skibsværft og fæstning i forening, og at anlægget går tilbage til kong Hans. Ud fra topografiske lighedspunkter placerede Slettebo et tilsvarende skibsværft i Sønderborg ved Søndergades udmunding i Brogade og Søndertorv i den sydlige del af havnen. Teorien hviler på de mange lighedspunkter med skibsværftet på Slotø. Særlig Sønderborg Slots nordvesttårns placering i forhold til Alssunds kystlinien er interessant. Nordvesttårnet er opført kort efter 1500, og der har oprindeligt været 4 kanonskydeskår. Herfra har kanonerne haft sigte ud over Alssunds sydlige indsejling og mod nordøst ind over havnen. Og Slettebo konkluderede, at det sidste

nok har været det vigtigste - at beskytte værftet. Nøjagtig som det var tilfældet med Engelborg.

I 1510 fik borgerne i Sønderborg ordre om at bygge et skib til orlogsflåden. Kongen gav ordre i brev til Eske Bille og hr. Anders Hemmingssøn om en jagt, som Claus v. Raaden sidst havde i søen, at bemande den og at lade den med bøsser og takkel m. m. til brug ved skibsbygningen ved Sønderborg.



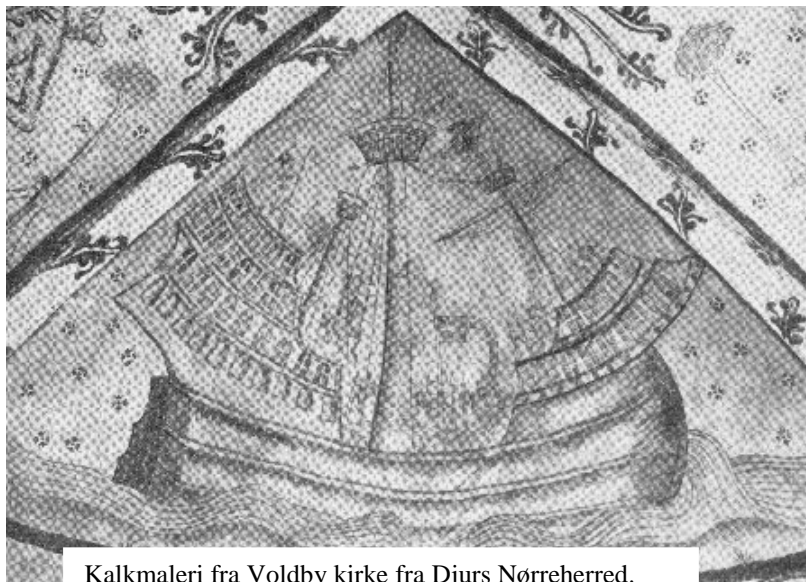
Originalbrevet

.....Vii bede ether och welæ, at i antworde thenne breffuise Rasmus, wor thienner, then wor jact, som Clawes wan Raaden nw haffde sidst i søen, och lader therpaa indkomme te bysser och thet tackell, som nw nyligen kom aff Holland, och vi (6) skippund kabelgarn och swo mange aarætræ, som behoff gøres til then esping och baadt, **till thet ny skiüb skulle fore Sønderborg etc.....**(min fremhævning).

Kongen gav selvfølgelig ikke en sådan ordre, hvis den ikke var gennemførlig, så derfor har der allerede ligget et værft, som har været velrenommeret og har haft kapacitet til denne meget store opgave. Samme år, da krigen med Lübeck brød ud, sejlede rådmændene Herman Messmann og Herman Falck fra Trave med 5 skibe og beretter d. 29. april 1510 til Rostock, at *„Item wy dencken uns to fogen myt den ersten wyndt na Sondersborch in den Belt, um dat nye schyp to vordelgen, Godt gheve uns lucke unde ghuydt eventuyr..”*. Lübecks klage til hertug Frederik af Slesvig-Holsten d. 10. maj 1510 bla. over *“...dat syn konichlike werde langewile unde noch jegenwordigen to Sundersborch eyn mercklich schip maken und bereden leth...”* og svaret 24. maj *“...Sonder des nouwen schiffsz halben, das gemelt ko. w. in Sunderburg bauwen lyst, geben wyr euch zu irkennen, das wyr gleublich bericht irfaren, dasselb schiff langst vor der vorzigellung gemeynlich mit alleme furrath zu buwen angefangen ist.”* (mine fremhævninger). Kilden viser, at det var et af de store orlogsskibe - *“Maria”* eller *“Engelen”*. Vi ved, at skibet *“Engelen”* var det skib, der blev først færdigt, og det er derfor det, der blev bygget i Sønderborg.

Skibsværftet i Sønderborg.

Vi har ingen konstruktionstegninger til skibet, for det bruges først meget senere i skibsbyggeri. Men samtidige skibe var kraelbyggede, hvilket vil sige, at



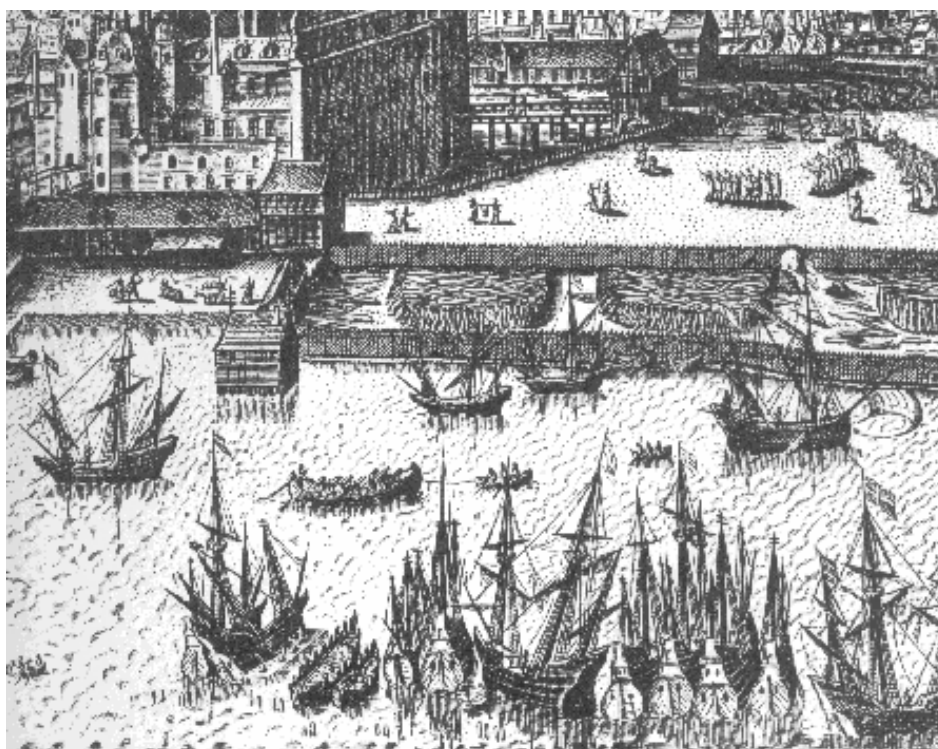
Kalkmaleri fra Voldby kirke fra Djurs Nørreherred. Orlogsfartøj fra o. 1500, som kunne være "Engelen".

plankerne til beklædningen lå kant mod kant (modsat tidligere skibe f. eks. vikingskibe, som var klinkbyggede). De var naglede til spanterne og nåderne kalfatrede. Et indtryk af skibet "Engelen" kan vi få fra dette kalkmaleri.

Bygningsmaterialet til "engelen" var ca. 1000 egetræer, og det kan beregnes til ca. 2 ha. skov, hvoraf det meste er kommet fra skovene lige omkring Sønderborg. Hér lå et kæmpe ressourceområde.

Bedding og bradebænk.

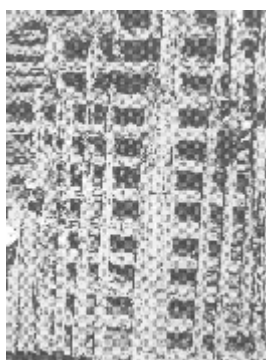
Byggeriet af så stort et skib som "Engelen" har krævet plads og kapacitet i form af bedding og bradebænk. Hvor meget kan udgravninger i København give en anelse om. I forbindelse med Ørestads selskabets anlæggelse af Københavns Minimetro stødte man i september 1996 på et gammelt bolværk fra Københavns første orlogsværft, *Gammelholm*. De arkæologiske undersøgelser omfattede udgravning af 2 beddings, en bradebænk og en skibbro mellem 1650 og 1770. Ganske vist fra en senere periode, men grundlæggende har teknik og brug af bedding og bradebænk ikke ændret sig afgørende fra 1510. Fundet af en række svære egepæle, som står 1, 5 m inden for det fundne bolværksforløb, har givet overvejelser om forbindelse med kølhalingspladsen = *bradebænken*, som netop krævede svære forankringer i jorden. På stikket af Joh. Wijk fra 1611 over København kan vi se bradebænken. Igen er der ganske vist 100 år imellem dette stik og bygningen af "Engelen", men princippet er det samme, så vi kan få et indtryk af, hvor meget en bradebænk har fyldt op.



Udsnit af Joh. Wijks stik.

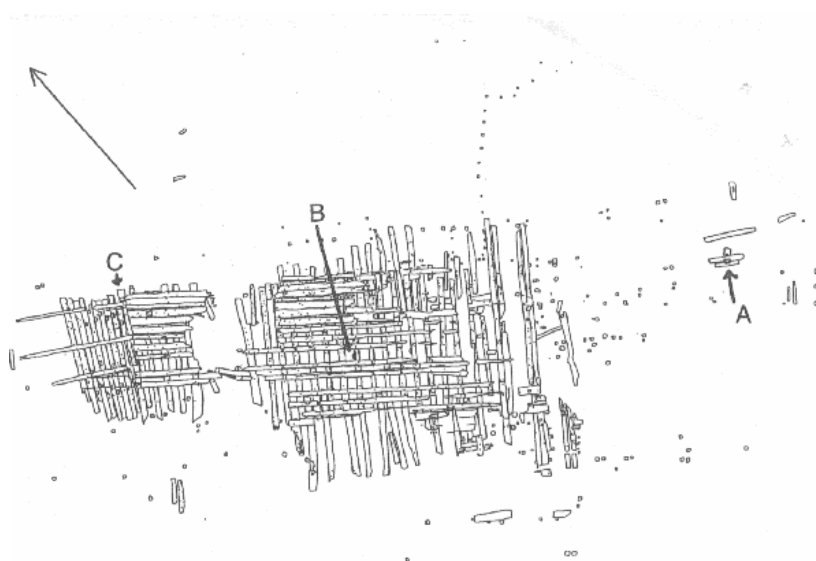
Et skib ligger krænget til siden ved bradebænken for at blive overhalet.

I havne til skibsbyggeri var beddings og bradebænke nødvendige. Beddingen er det underlag, hvor skibet står, når det bliver bygget. Beddingen består af et skråplan, der hælder ned mod vandet. Oven på det er der anbragt kølklodser og sideklodslag, som bruges til understøttelse af skibets køl og skrog. Beddingen skal være solidt funderet med piloteringspæle, således at den ikke sætter sig og skroget deformeres. I København er der tale om anlæg med bedding og bradebænk efter 1660, hvor beddingens fald var på 5 - 10% ned mod vandet. Den var ca. 24 m. lang og ca. 13 m. bred i den ene ende og 7,5 m. i den anden. Den var piloteret med ca. 400 piloteringspæle. Oven på piloteringspælene var placeret ca. 24 tværgående egetræsstrøer. Midterkonstruktionen, som kaldes "Fisken", skulle være ekstra kraftig og var derfor lavet af egetræ, da den har skullet understøtte kølkonstruktionen. Beddings og bradebænk har været konstrueret efter de topografiske forhold og de aktuelle behov. Ved bradebænken krænges tomme skibe over og kølhales ved hjælp af svære taljer, som går fra toppen af undermasten til faste gangspil på land. Samtidig går der taljer ud til pæle i vandet for at forhindre, at skibet rammer bradebænken. Bradebænken i København måler 11 x 20 m.

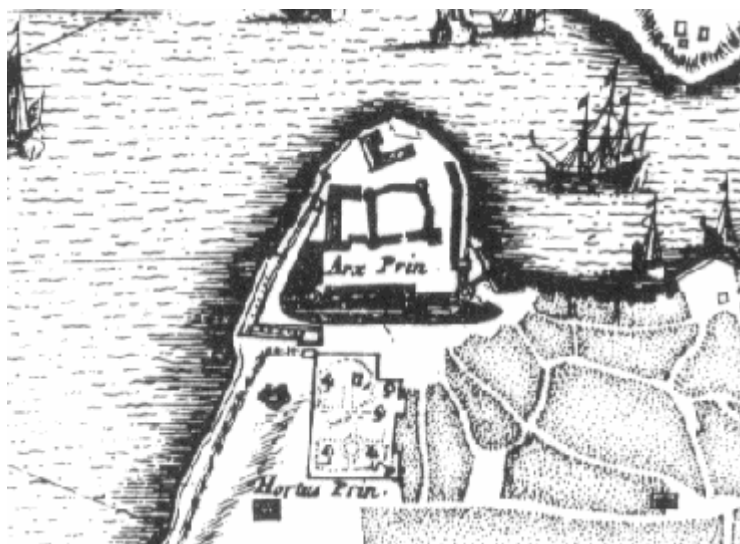


Luftfoto af bedding fra 1700-tallet under udgravningen i København 1996. Princippet i en beddings opbygning er den samme som i 1500-tallet. "Fisken" til understøttelse af kølkonstruktionen er den kraftige tømmerkonstruktion i midten af billedet.

Sønderborgs topografi ligner på mange måder Københavns, og teknikken ved skibsbygning stiller de samme krav til bygning af træskibe. Derfor er det rimeligt at analogisere til Sønderborg for at få et indtryk af hele den samlede konstruktion, og hvor meget den har fyldt op i det område, der i dag udgøres af Sønderbro.



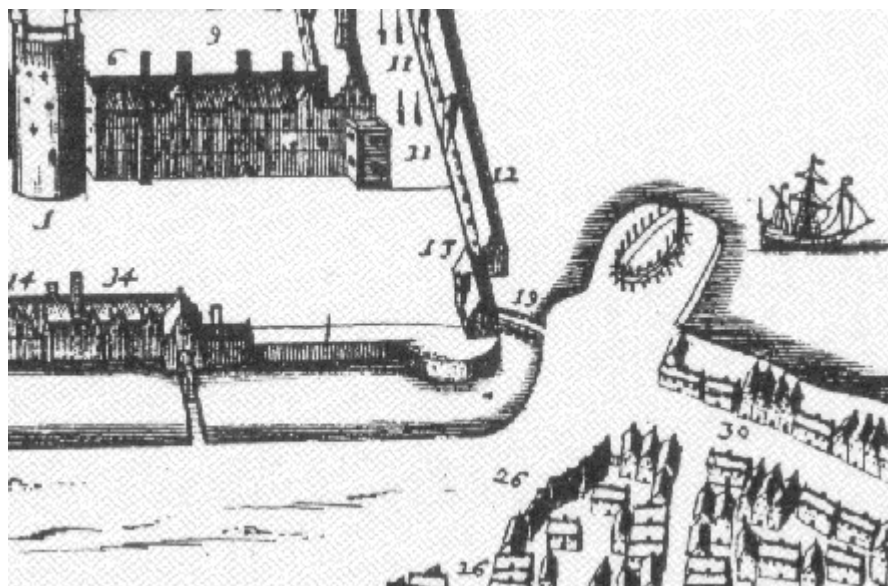
Udgravningsstedet i Strandgade på Christianshavn; de 3 gengivne (tegnede) fund af tømmer er markeret med A (stoppebommen), B (piloteringspælen) og C (pæl til brug for styring af trosser ved stabelafføbning). Havnen mod venstre.



Der findes ingen kort over Sønderborg, der er samtidige med kong Hans's orlogsværft. Så vi er nødsaget til at bruge kortmateriale over Sønderborg fra en senere tid.

Øverst et udsnit af svensk kort over Sønderborg fra 1657 – 1660. De svenske kort, som blev udarbejdet under svenskekrigene med krigsførsel for øje må betragtes som meget troværdige. Området foran Brogade er nu fyldt op, og må ligge oven på kong Hans's gamle skibsværft.

Nederst udsnit af Reesens kort over Sønderborg i 1600-tallet. På det svenske kort er der ikke indtegnet et skibsværft, der rager ud i Alssund. Reesen har nok villet vise, at der har ligget et værft, som har fyldt godt op. Men topografien til bedding og bradebænk har, som nævnt, krævet, at kysten har haft et fald på 5 – 10%, således som det var tilfældet i København



”Engelens” skæbne.

Hvordan “Engelen” var udrustet ved vi ikke, men vi har en opgivelse af bestykningen på et dansk orlogsskib fra 1511:

2 halve messingkartover med kamre.
6 halve skærmbrekkere
6 stenbøsser (skød med stenlugler)
42 skerpentiner, små og store
6 hagebøsser (rælingskanoner)



Kanon fra skibsvrag fundet ved Anholt. Bagladevåben af smedejern. Dendrokologisk kan træet dateres til mellem 1516 – 1530. Altså nogenlunde samtidig med ”Engelen”. Fra Gyldendals og Politikens Danmarks historie bd. 6

Brevet s. 4 viser, at armeringen og udrustningen af orlogsskibet er foregået i Sønderborg med udrustning importeret fra Holland. Men kongemagten var ved at opbygge en egen produktion af kanoner og krudt. Fra regnskaber ved vi, at der i forbindelse med de erhverv er blevet betalt løn til Hans bøsseimester samt til hans 6 svende, og der høres ofte om Oluf pulvermester.

Christian d. 2 lånte ”Engelen” ud til Nederlandene. I en beretning fra Holland står der om skibets ankomst: ”I dette år 1514 i maj måned ankom til havnen i Veer et forførdeligt stort skib, som hed ”Engelen”, hvis lige og størrelse aldrig tidligere havde været set i Zeeland. Det kom fra kong Christian af Danmark, den anden af dette navn....”. Fra svensk side meldes det, at ”kongens skib ”Engelen” ligger i Holland og det siges, at han har skænket det til hertug Karl (kejser Maximilians søn)”. Karl brugte det, da han i 1516 sejlede til Spanien for at blive konge der. Muligvis er det brændt ifølge kilder. Men ”Engelen” kom aldrig tilbage til Danmark .

Litteratur:

Kulturhistorisk leksikon for middelalderen bd. 9 s. 274 - 275:

Jørgen Barfod: Flådens fødsel. Marinehistorisk selskab. 1990.

N. E. Tuxen: Kong Hans krigsskibe Engelen og Maria. Tidsskrift for søvæsen 1891.

Dansk søfartshistorie bd. 1. Gyldendal 1997.

Palle Schiellerup: ”Bedding og bradebæk i Grønnegårds havn, København i ”Fabrik og Bolig” nr. 1 1999.

Sønderborg bys historie. Sønderborg 1960.

Jørgen Elsøe Jensen,: Danmarks middelalderlige byplaner.

Ingolf Ericsson: Engelborg på Slotø. Hikuin 14 s. 261 - 274.

Historisk samfund for Als og Sundeved 1975. Fra Als og Sundeved hefte 52: Jørgen Slettebo: Sønderborg slot - restaurering og historie.

Sø og havn - glimt fra ældre tiders søfart i Sønderborg amt. Fra Als og Sundeved 1961 s. 25 - 33

William Christensen: Missiver fra Christiern d. 1. S og Hans's tid. Kbh. 1912 - 14. Bd. 1 nr. 303. Kopi af brevet fra Rigsarkivet/ Eske Billes /mikrofilm.
Hanserecesse abt. 3 bd. 5 nr. 573, nr. 603, 609
Marinarkæologisk Nyhedsbrev fra Roskilde nr. 7/december 1996 s. 18 - 19.
Sønderborg Ugeavis 29. 3. 99.
Sønderjysk månedsskrift nr. 10 oktober 1999 s. 241.
Jyske Tidende 1. 5. 2000.
Danske samlinger V, andet hefte s. 105.
Fra Als og Sundeved bd. 49. Historisk samfund for Als og Sundeved 1970 s. 12.