DEN DANSKE FLÅDES HISTORIE · 1588–1660

Christian 4.s flåde

Niels M. Probst · Marinehistoriske Skrifter

Christian 4.s flåde

Dette bind er det tredje i en række selvstændige bind, der tilsammen vil dække Orlogsflådens historie:
Tiden før 1533 blev behandlet i »Flådens fødsel« v. Jørgen H. Barfod, der udkom i 1990.
»Christian 3.s flåde« (1533-1588) v. Jørgen H. Barfod, udkom i 1995.
»Christian 4.s flåde« (1588-1660) v. Niels M. Probst, 1996.
»Niels Juels flåde« (1660-1720) v. Jørgen H. Barfod udkommer 1997.
»1700-tallets flåde« (1720-1807) v. Frank Allan Rasmussen udkommer 1997-98.
»Flåden i krig og opbygning« (1807-1864) v. Birger Thomsen udkommer 1998.
»Flåden i fredens tjeneste« (1864-1918) v. Ole Lisberg Jensen udkommer 1998-99.
»Flåden fra krig til fred« (1918-1945) v. Henrik Dethlefsen udkommer 1999-2000.
»Flåden efter 1945« v. Knud Borck udkommer år 2000.

Forside: Den danske flåde for slaget i Femern Bælt den 13. oktober 1644. I forgrunden ses TRE LOVER, til venstre for det PATIENTIA. Bagside: Den svenske flåde for slaget i Femern Bælt. Udsnit af tegning af Willem van de Velde d.æ. på Skokloster.
Foto: forfatteren.

NIELS M. PROBST

Christian 4.s flåde

MARINEHISTORISKE
SKRIFTER

Niels M. Probst: Christian 4.s flåde.
Marinehistorisk Selskabs skrift nr. 26.
© Niels M. Probst, København 1996.
I kommission hos Gyldendals forlagsekspedition.
Omslag og layout: Niels M. Probst.
Redaktion: Trine Kjems.
Sats: Christensen Fotosats ApS, København
Tryk: B. Thorgils a/s, Kastrup.

ISBN 87-00-28586-2

For støtte til udgivelsen takkes følgende fonde og institutioner:
Dronning Margrethes og Prins Henriks Fond
Forsvarskommandoen
Den Hielmstierne-Rosenkroneske Stiftelse
Krista og Viggo Petersen's Fond
Direktor K. Steinmanns Fond
Frederik & Emma Krags Mindefond

Indhold

Forord 7
Indledning 8

Flådens struktur

Kapitel 1. Organisation
Opgaver 13
Økonomi 15
Øverste ledelse 17
Operativt Personel 23

Kapitel 2. Baser og Materiel
Basefaciliteter 31
Skibstyper 38
Skibsbyggeri 41
Artilleri 52

Operationer

Kapitel 3. 1588-1613 Fra Neutralitet til Kamp
1. Styrke og materieltilgang 57
2. Operationer 1588-1610 71
3. Kalmarkrigen 1611-13 107

Kapitel 4. 1613-1629 Fra Sejr til Overlevelse
1. Styrke og materieltilgang 123
2. Operationer 1613-24 133
3. Kejserkrigen 1625-29 157

Kapitel 5. 1629-1645 Isolation og Nederlag
1. Styrke og materieltilgang 185
2. Operationer 1629-43 193
3. Torstenssonfejden 1643-45 227

Kapitel 6. 1645-1660 Mod Afgrundens Rand
1. Styrke og materieltilgang 257
2. Operationer 1645-56 265
3. Svenskekrigene 1657-60 285

Kapitel 7. Status og Sammenfatning 325
Kilder og litteratur 330
Person- og skibsregister 335

Forord

Når der ikke tidligere er fremkommet nogen samlet beskrivelse af Christian 4.s flåde, skyldes det sikkert, at kilderne omkring emnet er både mangelfulde og svært fortolkelige.[1] De kildekomplekser, der har direkte tilknytning til flåden, er kun bevaret i fragmentarisk form, og en del af materialet, for eksempel byggekontrakter til skibe, er teknisk kompliceret og sværttolkeligt. Det er desuden stort set anonymt, idet skibenes navne sjældent er anført. Men ved at sammenholde de forskellige fragmenter, og ved at inddrage perifere kilder, f.eks. lensregnskaber, er det lykkedes at skabe grundlag for et sammenhængende overblik over flådens sammensætning, styrke og operationer gennem perioden. Og som det vil ses, tillader periodens rige udvalg af autoritative illustrative kilder en klar belysning af orlogsskibenes konstruktion og udseende. Der er konstruktionstegninger helt tilbage fra 1598, og der findes yderst detaljerede skibsportrætter, først og fremmest fra den berømte hollandske marinemaler Willem van de Veldes hånd, men også af hjemlige kunstnere. Igen gælder det imidlertid, at materialet næsten altid er anonymt. De afbildede skibes navne er kun sjældent anført direkte, men også her er det lykkedes at kæde materialet sammen, således at de fleste af periodens vigtigste skibe kan illustreres. Indsamlingen af de mængder af primære skriftlige kilder, der danner grundlaget, skyldes for en del afdøde orlogskaptajn Preben Holck 1888-1966, hvis excerpter og seddelarkiv findes bevaret på Orlogsmuseet. Preben Holck anvendte fyrre år på indsamling af kildemateriale med relevans for flåden, og forfatterens krydsrevision af originalkilderne har kun sjældent ført til opdagelsen af ting, der har undgået orlogskaptajnens opmærksomhed. Størstedelen af den historisk-ikonografiske forskning, der har ført til identifikationen af de illustrative kilder, er, som det fremgår af litteraturoversigten, publiceret af forfatteren i diverse fagtidsskrifter. Det fremlægges her for en bredere læserskare. Bogen indgår som bind 3 i serien Den danske Flådes Historie, den følger i format og udformning stort set de tidligere bind. Dog er der her, af hensyn til overskueligheden, valgt en tematisk frem for en rent kronologisk fremstilling. For støtte til udgivelsen takkes de i kolofonen anførte fonde.

Rungsted i november 1996

1. Askgaard 1988 p 55

Indledning

Christian 4. er nok den mest karismatiske person i den danske kongerække, og han huskes ikke mindst som sømandskongen, hvis optræden på TREFOLDIGHED's kampagnedæk under slaget på Kolberg Heide betegner et af højdepunkterne i Danmarkshistorien. Hans interesse for flåden er velkendt, han konstruerede personligt nogle af dens skibe, og han er den eneste danske konge i nyere tid, der personligt har ledet en flåde i slag. Ikke desto mindre er nærværende værk det første, der leverer en samlet beskrivelse af Christian 4.s flåde; dens personel, dens materiel og dens operative historie.

Kilder, tidshorisont og emneafgrænsning

Ganske vist er der udgivet bøger og artikler om emnet, af forfattere som H.D. Lind, Chr. Bruun og Axel Liliefalk, men de behandler alle kun enkelte sider eller korte perioder af det. Og siden disse arbejder udkom, er meget nyt kildemateriale kommet frem. Det gælder først og fremmest Flådens Arkiv før 1655, et omfattende arkivkompleks, der, som navnet siger, er en overordentlig vigtig nøgle til emnet, men som først synes at være blevet gjort tilgængeligt i dette århundrede. Desuden rummer det svenske Riksarkiv mange dokumenter til belysning af den danske flådes forhold, der heller ikke, eller kun i begrænset omfang, har været anvendt før.

Som det fremgår af titlen, behandles, udover Christian 4.s regeringstid, også de første 12 år af efterfølgeren, Frederik 3.s, regeringstid. Begrundelsen er, at flåden i denne periode stort set udgjordes af personel og skibe, der havde tjent under Christian 4. Først efter indførelsen af enevælden i 1660 skete der væsentlige forandringer inden for flådens ledelse og ved skibsbyggeriet.

Hovedvægten er lagt på en behandling af flådens personel, bygning af dens vigtigste orlogsskibe og vurdering af disses egenskaber samt en udførlig gennemgang af den operative historie. Pladsen tillader desværre ikke en tilsvarende behandling af de mindre orlogsskibe, og af flådens koffardiskibe vil kun de få blive berørt, som blev bygget specielt til flåden, og som kunne anvendes som orlogsskibe. Med hensyn til operationerne er vægten lagt på de orlogsmæssige togter. Udsendelsen af koffardiskibe er derimod kun berørt i begrænset omfang, primært i forbindelse med forlis eller rejser til udlandet. Ordrerne for udsendelsen af enkeltskibe og eskad-

rer, søpas og instrukser, er som regel bevaret. De blev indført i de bevarede kopibøger, der rummer det meste af kancelliets udgående korrespondance, og som er trykt i uddrag i Kancelliets Brevbøger. Men den indgående korrespondance blev ikke kopieret, og af den er der kun bevaret fragmenter. Dette indebærer beklageligvis, at rapporter fra skibs- og eskadrechefer om forløbet af togterne kun sjældent findes. Så mens det er forholdsvis simpelt at opregne togterne år for år, kan det beklageligvis knibe med at give stoffet liv. Formålet med afsnittene om den operative historie er imidlertid primært at give et praktisk anvendeligt overblik over flådens varierende virksomhed og aktivitetsniveau gennem perioden.

Kvantifikation. Artillerieffekt og deplacementer

Kvantificering af sejlkrigsskibe og -flåder har altid voldt problemer. Det blotte antal af kanoner og skibe ses ofte anvendt ved sammenligninger, men her, inden indførelsen af linietaktikken, kunne der være store forskelle i slagflådernes kanonkalibre og skibsstørrelser, så det vil ofte give et misvisende billede. Derimod er artillerieffekten, d.v.s. summen af kanonernes kalibre målt i pund, et udmærket mål for et skibs eller en flådes slagstyrke. Desværre skal vi frem til 1630'erne før kilderne giver så specifikke oplysninger om de enkelte skibes armering, at artillerieffekter lader sig kalkulere for større flådestyrker. I nærværende værk er de anvendt hvor de har kunnet udregnes. Som gennemgående styrkemål er der imidlertid anvendt deplacementer, ganske som i behandlinger af moderne søkrigshistorie. Deplacementet er vægten, målt i tons, af den mængde havvand et skibsskrog fortrænger, hvilket ifølge Archimedes' lov modsvarer den samlede vægt af skibet. Ganske vist findes deplacementer ikke opgivet i samtidige kilder, men tallene kan som regel beregnes med god sikkerhed. Ofte findes skibenes »drægtighed«, d.v.s. lasteevne, opgivet, enten i læster, hvilket var det almindelige i Nordeuropa, eller i engelske tons. Her viser det sig, at læstetallet multipliceret med tre giver et temmelig præcist deplacement. For eksempel blev VASA's drægtighed opgivet til 400 læster, skibets deplacement er med moderne metoder udmålt til 1240 tons. Englænderne brugte et andet system. Her multipliceredes skibets køllængde med dets bredde og dybde, alt målt i engelske fod og resultatet divideret med 100 gav et mål for drægtighed i »tons«. Dette tal multipliceret med 4/3 gav et tal kaldet »tons & tonnage«. Det sidstnævnte tal multipliceret med 1,5 viser sig at give et pålideligt mål for deplacement.[2] Hvor et skibs hoveddimensioner, længde, bredde og dybgang, er kendt, kan deplacementet beregnes ved formlen LxBxDx1,025x0,5. Her beteg-

2. Glete 1993

ner L, B og D henholdsvis skibets længde over stævne, bredde på plankerne og dybde i lasten eller dybgang agter, målt i meter. Faktoren 1,025 er vægten i tons af en kubikmeter havvand mens faktoren 0,5 er en gennemsnitlig koefficient, der betegner forholdet mellem skrogets omskrevne og virkelige rumfang. Denne såkaldte blokkoefficient kan justeres op eller ned individuelt, hvis der findes oplysninger der indikerer, at et skib har haft enten særlig skarpt eller særlig fyldigt underskrog, i praksis varierede værdierne for periodens skibe imellem 0,45 og 0,55.

Definition af kanonkalibre og længdemål

Kanonkalibre blev i Danmark i denne periode gerne opgivet som vægten af en jernkugle med samme diameter som kanonløbet »målt på højden efter talstokken«. I praksis nødvendiggjorde unøjagtigheder i såvel udboringen af kanonløbene som kuglefremstillingen imidlertid et betydeligt spillerum. Vægten af den kugle en given kanon med sikkerhed kunne udskyde var derfor noget mindre end den kaliber samtiden opgav. For eksempel blev halvkartover gerne opgivet til 26 pund mens den største kugle de kunne afskyde kun vejede 24 pund. I udlandet var vægten af den udskudte kugle oftest mål for kaliberangivelser, så ud fra komparative hensyn er disse tal konsekvent anvendt for kalibre og dermed også for artillerieffekter. Her trænger der sig imidlertid igen et metodisk problem på. Forskellen på danske og udenlandske vægtenheder. Det danske pund, defineret som det københavnske, havde en vægt på tæt ved 500 gram, mens det svenske var noget mindre. En sammenligning mellem kalibrene på de 24 pundige kanoner, der blev bjerget fra VASA 1628 og danske 24 pundige kanoner, der er bjerget fra ST. SOPHIA, der forliste i 1645, viser imidlertid, at der ikke kan have været nævneværdig forskel på svenske og danske kalibermål i denne periode.

Det bedste grundlag for udregningerne af skibenes deplacementer er skrogdimensioner, som regel oplysninger i samtidige kilder, byggekontrakter eller skibslister, hvor målene er opgivet i alen, fod og tommer. Her er der taget hensyn til de forskellige alenmål, der fandt anvendelse i perioden. I 1600-tallets begyndelse var det efterhånden lykkedes at afskaffe middelalderens geografisk bestemte alenmål, fynske, jyske og lybske alen, til fordel for den sjællandske eller københavnske alen på ca. 63 cm, der blev påbudt overalt inden for kongeriget. Men der fandtes stadig fagbestemte alenmål: stenhuggeralen, skovalen og jordtommer f.eks., og indenfor skibsbyggeriet anvendtes en såkaldt wasseralen, der var 7/8 af en sjællandsk eller 55 cm. Og trods bestræbelser på at standardisere den sjæl-

landske alen også indenfor de forskellige fag, underskrev Christian 4. så sent som i 1639 en byggekontrakt, hvor dybgangen agter var opgivet i wasseralen. I praksis viser det sig dog, at indtil ca. 1620 var wasseralen enerådende ved udfærdigelse af byggekontrakter og tømmerordrer, mens den senere kun anvendtes som mål på dybgang. Fra ca. 1623 er alle mål, bortset fra dybgang, opgivet i sjællandske alen i kontrakter og danske skibslister. Dog synes en del af målene i et par svenske lister over danske skibe fra begyndelsen af 1630'erne at være opgivet i wasseralen.[3]

Datoer, stavemåde, henvisninger og målestok

Alle datoer er angivet efter den julianske kalender (gl. stil) der anvendtes i Danmark frem til år 1700.

I kilderne er navne på personer og skibe stavet meget forskelligt, men i det følgende er stavemåden, bortset fra direkte citater, standardiseret. Der er i et vist omfang taget hensyn til H.D. Linds stavemåde i Kristian den fjerde og hans Mænd paa Bremerholm, dog er Linds konsekvente erstatning af »C« med »K« ikke fulgt.

Mens kilder til den almindelige tekst er anført på normal vis, har det af pladshensyn ikke kunnet lade sig gøre at medtage et noteapparat som dækker de skibslister der vil blive meddelt. Alle detailoplysninger om de ca. 500 skibe der er tale om, kan ganske enkelt ikke rummes i et værk af denne art. Den interesserede læser henvises til Orlogsmuseets EDB kartotek. Her er et af forfatteren udarbejdet skibsregister indlagt, hvorfra de omtalte lister er udskrevet. Dette skibsregister, der ligger under PCF/NMP/C4DATA, indeholder, foruden de i det følgende meddelte data, mange andre oplysninger, med relevante kildehenvisninger.

Af komparative hensyn er skibskonstruktionstegninger og skibsprofiler, såvel originale som rekonstruerede, gengivet i samme målestoksforhold, 1:360, medmindre andet er anført. Alle kanontegninger er såvidt muligt gengivet i forholdet 1:24.

3. Probst, Historisk Tidsskrift

1. Organisation

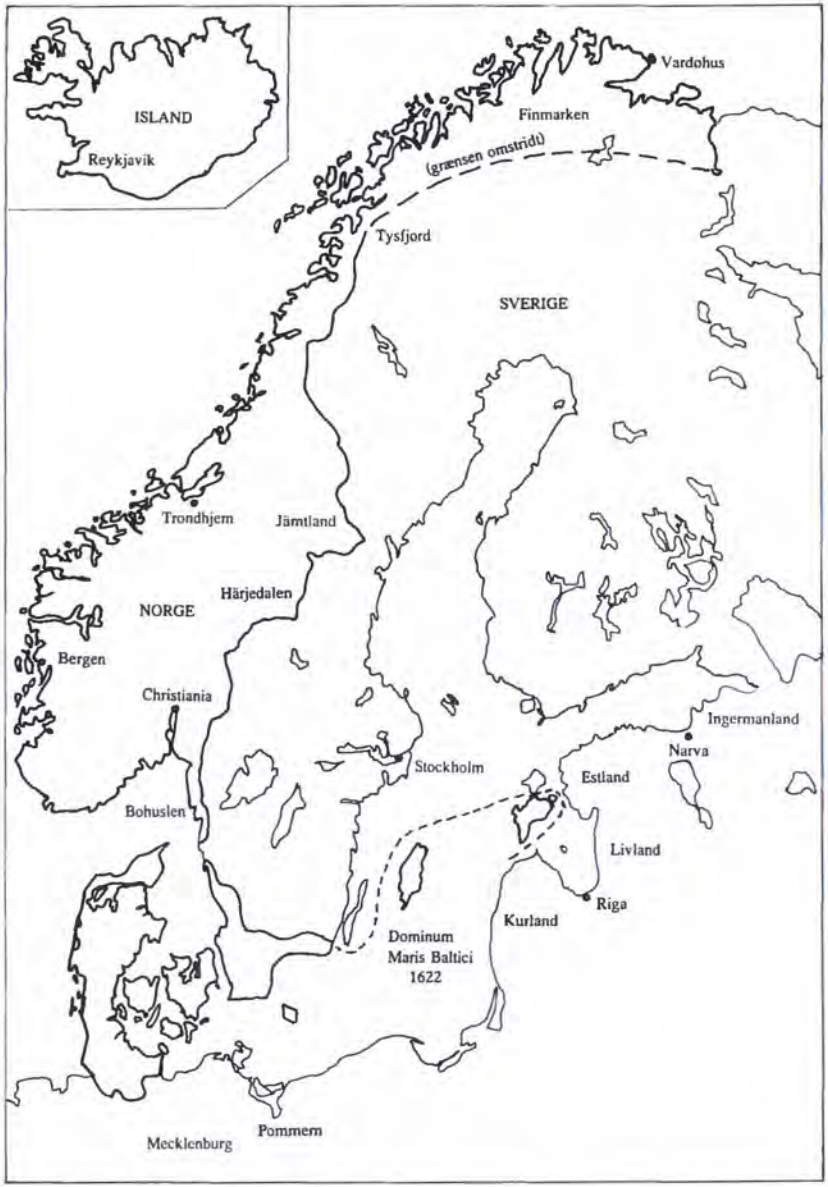
Opgaver

Flåden var fællesmonarkiets vigtigste forsvar mod fremmed aggression. Ud over grænsefæstningerne med deres forholdsvis små stambesætninger eksisterede der i begyndelsen af perioden ingen stående landstyrker. Ganske vist blev en stående hær efterhånden organiseret, men den blev aldrig særlig stærk, og den blev aldrig i stand til selvstændigt at stoppe de landangreb der forekom. Blev der krig, måtte en egentlig hær opbygges ved hjælp af hvervninger og udskrivninger, og disse styrker blev som reglen aftakket igen, så snart der blev fred. Prioriteringen af flåden fremgår måske bedst af rentekammerets udgiftsoverslag: udgifter til flåden betegnedes som ordinære, mens udgifter til hæren i princippet var ekstraordinære.[1]

Årsagen til denne prioritering hænger sammen med de geografiske forhold, der medførte, at opretholdelsen af et effektivt landforsvar af de enkelte landsdele isoleret var økonomisk uoverkommeligt. En uomgængelig forudsætning for rigets forsvar var derfor en flåde, der var i stand til at fastholde søherredømmet, i hvert fald i de indre farvande, således at hærens bevægelighed mellem landsdelene kunne sikres. I krigstid var flådens hovedopgave således at erhverve og fastholde søherredømmet, for derved dels at sikre egne landstyrkers bevægelighed dels at forhindre fjenden i at foretage landgangsoperationer. Endvidere skulle flåden gennem blokader og patruljering søge at afbryde fjendens forsyningslinier søværts, in casu mellem Sverige og Nordtyskland. Løsningen af sidstnævnte opgave forudsatte erhvervelsen af herredømmet i Østersøen, hvilket, i tilfælde af krig med Sverige, den eneste anden flådemagt i dette farvand, indebar en nedkæmpelse eller i hvert fald neutralisering af den svenske flåde. Den største opgave flåden kunne forudses at blive pålagt, var således udkæmpelsen af et slag med den svenske hovedflåde. I det følgende vil styrkeopgørelser derfor være optimeret til at give et indtryk af forholdet mellem de hovedflåder de to nordiske flådemagter på et givet tidspunkt ville kunne udruste.

Også i fredstid havde flåden vigtige opgaver. Dengang udgjorde sørøveri og fribytteri, mere eller mindre organiseret, alvorlige trusler mod søfarten, såvel den nationale som den internationale. En af begrundelserne for opretholdelsen af Øresundstolden var netop, at kongen til gengæld forpligtede sig til at bekæmpe sørøveriet i de farvande, kaldet »Rigets Strømme«, hvor han påberåbte sig overhøjhed.

1. Heiberg 1980 p 8.



Det rige Christian 4. overtog var en betydelig statsdannelse. Kortet viser dets udstrækning indtil 1645.

Rigets Strømme omfattede »Vestersøen« og en del af Østersøen. »Vestersø« var datidens fællesbetegnelse for Vesterhavet til en linie midtvejs mellem Jylland og de britiske øer, Norskehavet samt det nordlige Atlanterhav over Færøerne og Island til Grønland. I Østersøen hævdede Christian 4., indtil Brømsebrofreden i 1645, overhøjhed over den del der ligger syd for en linie fra sydspidsen af Øland over Gotland til Øsel, det såkaldte »Dominum Maris Baltici«. Efter Brømsebrofreden mistede dette begreb imidlertid indhold. I løbet af 1500-tallet var det lykkedes stort set at nedkæmpe sørøveriet i Østersøen, mens det i den behandlede periode stadig florerede i »Vestersøen«. Hertil sendtes næsten hvert år større eller mindre eskadrer, hvor de, udover at bekæmpe de stadig meget aktive sørøvere og fribyttere, havde til opgave at beskytte undersåtternes næring ved at forhindre udlændinge i at drive ulovlig handel og fiskerivirksomhed.

Endelig havde flåden repræsentative opgaver, dels ved overførsel af ambassader til udlandet, dels ved de sørejser, som især Christian 4. ofte begav sig ud på.

Økonomi

Flåden havde ingen selvstændig økonomisk forvaltning. En væsentlig del af udgifterne betaltes af rentekammeret, lønudgifter håndteredes principielt af klædekammeret, mens naturalydelser forvaltedes af proviantskriveren, hvis forsyninger gerne hidrørte fra de kongelige len, hvor disse ydelser modregnedes i lensregnskaberne. Endelig afholdt kongen ofte mindre udgifter af sin egen kasse, og udgifter til skibsbyggeriet i hertugdømmerne betaltes gennem det såkaldte Kieleromslag af kongens indtægter i disse landsdele. Ofte blandedes leverancer af f.eks. proviant til flåden sammen med dem til slottene. Sammenholdt med den fragmentariske bevarelse af mange regnskabsgrupper, viser det sig derfor, at det i praksis er uoverkommeligt at kalkulere de reelle samlede udgifter til flåden. Fra tid til anden lod kongen imidlertid rentekammeret udarbejde overslag over rigets forventede ordinære udgifter, og gennem dem kan man få en fornemmelse af flådens omkostningsudvikling og dens andel af de samlede udgifter. Det skal dog bemærkes, at bortset fra 1642 og 1646 budgetterne, der regner med en udgift på 18000 dlr til bygning af to orlogsskibe, er skibsbyggeriet ikke indkalkuleret.[2]

2. Heiberg 1980, hvorfra nedenstående tabel er lånt

	Samlede udgifter	Udgifter til flåden	I procent
1600	216607 dlr	82216 dlr	30,5
1601	271801 -	78333 -	28,8
1602	241667 -	69653 -	28,8
1608	217891 -	66104 -	30,3
1630	614103 -	380650 -	61,4
1642	618299 -	276054 -	45,0
1646	941265 -	548468 -	58,2
1651	586883 -	324100 -	55,2
1652	508034 -	247406 -	48,7
1656	543513 -	253061 -	48,6

Den stabilitet der ses i de tidlige år passer godt med, at indtil Christian 4.s indtræden i Kejserkrigen i 1625, var han, bortset fra krigsårene 1611-13, hvor der måtte udskrives ekstraskatter, i stand til at afholde alle udgifter af de ordinære indtægter, der indkom fra kronens len, kongen ejede ca. 50% af landets godsmængde, og fra tolden. Og ikke nok med det, han investerede i handelskompagnier og manufakturer og drev desuden en omfattende udlånsvirksomhed. Men under og efter Kejserkrigen nærmest eksploderede udgifterne. Kongen forsøgte desperat at øge indtægterne, ved forhøjelser af toldsatser og stramninger af lensvilkårene, men frem til Torstenssonfejden måtte der næsten hvert år udskrives ekstraskatter. Ikke desto mindre øgedes gælden år for år, og efter Torstenssonfejden lå økonomien i ruiner. Og nu var indbyggernes skatteevne brudt. Mens ti ekstraskatter i årene 1638-41 var indkommet med de fulde beløb, indkom der kun 55-60 % af 13 ekstraskatter, der blev udskrevet 1646-48. Kronen blev i stigende omfang afhængig af den kredit civile storleverandører til især flåden kunne yde, og for at tilfredsstille disse, måtte Frederik 3. i årene 1648-50 ty til udlæg i indtægter fra kronegods, hvilket selvsagt kun øgede problemerne på længere sigt. Adelen, der ejede ca. 40 % af landets jord, fastholdt i princippet skattefriheden for sig selv og sine bønder. Da den i 1638 gik med til at bidrage til landets forsvar, var det i form af frivillige kontributioner. Svenskekrigene 1657-60 demonstrerede imidlertid endeligt misforholdet mellem adelens privilegier og den forsvarsindsats den kunne og ville yde. Efter stormen på København i 1659 belønnede Frederik 3. Københavns borgere med en tilladelse til at erhverve adelsgods, og året efter blev adelens magt brudt ved indførelsen af

enevælden. Derefter blev ca. halvdelen af krongodset afhændet til dækning af gælden, fremover blev skatterne rigets vigtigste indtægtskilde.[3]

Øverste Ledelse

Fra gammel tid betragtedes flåden som kongens personlige ejendom. Ligesom grænsefæstningerne og slottene hørte den til de regaler kongen overtog ved kroningen. To tidligere konger, Erik af Pommern og Christian 2., havde benyttet sig af denne ejendomsret, idet de tog flåden med sig i eksil, da de blev afsat. Så selv om kongerne i den behandlede periode var forpligtet til at regere sammen med rigsrådet, kunne Christian 4. disponere uindskrænket over flåden. Det benyttede han sig af to gange, i 1630 og 1643, da han, på trods af rigsrådet, sendte flåden mod Hamborg. Det førte til indføjelsen af en bestemmelse i Frederik 3.s håndfæstning, der forbød kongen at udruste flåden eller sende den bort uden rigsrådets samtykke.

Christian 4. tog selv aktiv del i alt hvad der vedrørte flåden. Det forklarer tildels hvorfor den meget løse flådeadministration han overtog, stort set forblev uforandret i hans regeringstid. Kun inden for forvaltningen foretog han i midten af 1620'erne visse opstramninger. Da blev der udgivet nye skibsartikler, skipperinstrukser og de forskellige skriveres ansvarsområder blev nøje defineret. Men først med oprettelsen af admiralitetet i 1655, fik flåden sit eget administrative organ, der kunne disponere selvstændigt. Dog ikke økonomisk, her hørte flåden fortsat under rentekammeret. Indtil 1655 hørte flåden administrativt under rigshofmesteren eller, hvis denne post ikke var besat, under statholderen på Københavns slot. Der var dog to embeder, der, under rigshofmesteren, var ansvarlige for flådens ledelse og drift. Det var rigsadmiralen og Holmens admiral, eller, som han oftere benævntes, befalingsmanden på Holmen. Rigsadmiralen, der altid var medlem af rigsrådet, skulle føre flåden i aktiv tjeneste, han eksaminerede og indstillede officerskandidater til ansættelse af kongen, og han skulle årligt bese flåden og give kongen relation om dens tilstand. Holmens admiral skulle føre tilsyn med de folk der arbejdede på Holmen, med udlevering af materialer fra flådens beholdninger, med skibenes bygning og vedligeholdelse og med vagten. Det er imidlertid karakteristisk for perioden, at grænserne mellem embedernes ansvarsområder var flydende, og at der ikke var nogen fast kommandovej. Rigshofmesteren og rigsadmiralen havde en del sammenfaldende pligter, og det står ikke altid klart, hvem af disse to holmadmiralen skulle referere til. Desuden forbigik Christian 4. ofte alle tre embeder og gav ordrer direkte til skibschefer og håndværksmestre. Det er

3. Feldbæk p 51-63.

vel også et udtryk for Christian 4.s virkelyst, at embedet som rigsadmiral i den første del af hans regeringstid stod ubesat i lange perioder, og at tilsynet med Holmen i kortere eller længere tidsrum varetoges af en overskipper.

Rigshofmestre og statholdere

Rigshofmestrene og statholderne havde selvfølgelig andre ansvarsområder end flåden, men personerne skal dog omtales: Christoffer Valkendorf blev udnævnt til statholder i 1595, men havde dog forinden som rentemester haft ansvar for flåden. Fra 1596 til 1601 var han rigshofmester. Han afløstes af Breide Rantzau, der var statholder fra 1601 til 1618. Derefter var begge poster ubesat indtil 1627, hvor Frants Rantzau blev udnævnt til statholder. I 1632 forfremmedes han, i en alder af blot 27 år, til rigshofmester, men i november samme år faldt han, efter en fest hos kongen, i Rosenborgs voldgrav og druknede. Igen var begge poster vakante i nogle år indtil Corfitz Ulfeldt i 1637 blev udnævnt til statholder. Han blev rigshofmester i 1642, en post han beholdt indtil sit fald. Han afløstes af Joachim Gersdorf, der ved Ulfeldts afrejse til Nederlandene sidst i 1649, efter Ulfeldts ønske, var blevet udnævnt til statholder for at videreføre rigshofmesterens forretninger. Under Ulfeldts fravær synes Gersdorf imidlertid at være blevet bekendt med de omfattende underslæb, specielt med hensyn til flådens leverancer, der hidtil var foregået. Efter Ulfeldts fald i 1652 blev Gersdorf rigshofmester, en post han beholdt i resten af perioden.[4]

Rigsadmiraler

I 1588 beklædtes rigsadmiralsembedet af den erfarne 54-årige Peder Munk. Han blev medlem af formynderregeringen, men fratrådte i 1593, måske foranlediget af den mislykkede brudefærd til Skotland i 1589. Ikke desto mindre førte han flåden på den berømte Englandsrejse i 1606, men først i 1610 fandt Christian 4. det nødvendigt igen at udnævne en rigsadmiral. Den omfattende modernisering af flåden, der gennemførtes 1596-1610, må kongen således selv have forestået.

Da Mogens Ulfeldt blev udnævnt til rigsadmiral i marts 1610 var han 41 år. Hans første søtogt synes at have været Nordlandsrejsen 1599, hvor han var »vicekaptajn« på kongens skib VICTOR. Siden havde han deltaget i alle større udrustninger. Under Kalmarkrigen ledede han flåden dygtigt og besindigt, men var ikke til søs efter krigen. Han døde i 1616.

Efterfølgeren, den 44-årige Albert Skeel, blev udnævnt samme år, »for sin Mandhaftigheds Skyld«. Han havde deltaget i Kalmarkrigen til lands, men havde ikke megen erfaring til søs. Hans eneste kommando inden

4. Lind 1889 p 26, Fridericia 1894 p 117 og DBH 1920.

udnævnelsen synes at have været prisen CHARITAS, efter den blev taget under Nordlandstogtet 1599. Som rigsadmiral synes han kun at have været til søs et par gange, i 1620 og 1622, og året efter tog han sin afsked, vistnok efter et voldsomt skænderi med kongen.[5]

Derefter stod posten igen ledig i nogle år. Under Kejserkrigen var flåden i begyndelsen kun udrustet eskadrevis. Først i 1628-29 optrådte den samlet, og her tog Christian 4. selv kommandoen. Men først da flåden i 1630 igen skulle optræde samlet, denne gang mod Hamborg, blev der udnævnt en rigsadmiral, den 51-årige Claus Daa, der aldrig tidligere havde ført nogen form for kommando til søs. Togtet gennemførtes på trods af rigsrådets modstand, og det satte Daa's loyalitet på prøve, til Christian 4.s udtalte irritation. Det blev Claus Daa's eneste togt til søs. Ganske vist førte han kommando over flådeparaden ved »det store Bilager« i 1634 og over den store udrustning i 1640, men ingen af disse flåder forlod Københavns red.

Efter Claus Daa's død i 1641 fik den 48-årige rentemester Jørgen Vind ordre til at føre tilsyn med arbejdet på Bremerholm, samt »have Opsyn med Flaaden, som ligger for København«.[6] Vind skulle således forrette tjeneste som både holm- og rigsadmiral, samtidig med at han fortsatte som rentemester! Først i 1643, da den samlede flåde atter skulle sendes mod Hamborg, modtog han en regulær udnævnelse som rigsadmiral.[7] Modsat sine umiddelbare forgængere havde Jørgen Vind tidligere haft kaptajnsbestalling og havde endda tjent som eskadrechef, altså admiral, omend det lå over 20 år tilbage i tiden. Hans resolutte og aggressive ledelse af flåden i slaget på Kolberg Heide 1. juni 1644 indlagde ham megen hæder, men under slaget blev han hårdt såret, og få uger efter døde han i København. I resten af krigsåret 1644 var det reelt omend ikke formelt kongen selv der ledede hovedflåden.

Først i marts 1645 blev den da 51-årige Ove Gjedde udnævnt til rigsadmiral. I rækken af rigsadmiraler var Gjedde utvivlsomt den der havde størst erfaring at bygge på. Han havde som ganske ung ledet ekspeditionen til Ceylon, og siden havde han jævnligt haft med flåden at gøre. I 1644 havde han været admiral over den norske flåde, og havde i den egenskab ført en eskadre i det andet slag ved Lister Dyb. Ikke desto mindre forløb hans togt mod Göteborg i foråret 1645 temmelig uheldigt. Flagskibet ST. SOPHIA forliste, et tab Gjedde blev dømt til at erstatte, og i 1647 kunne den svenske resident i København rapportere: »Owe Gedde Riks Admiralen har warit i Indien, har intet gott nampn, ey heller hållas för (att) wara (en) godh siöman«.[8] I 1646 og 1648 førte han eskadrer med hhv. Christian 4. og Frederik 3. til Norge, men skønt Gjedde beholdt posten som rigsadmiral til sin

5. Lind 1889 p 37-43.
6. KBB 18. juni.
7. Lind 1889 p 49.
8. Bruun 1871 p 422.

død i efteråret 1660, blev føringen af flåden i krigsårerne 1653 og 1657-59 overladt til Henrik Bielke.

Rigsviceadmiraler

Under ST. SOPHIAS forlis havde Ove Gjedde brækket et ben, hvilket en tid forhindrede ham i at lede flåden. Den 46-årige Niels Trolle blev derfor udnævnt til rigsviceadmiral. Han førte kommando over flåden resten af krigen, men kom dog ikke til søs. I de følgende år assisterede han Gjedde, men i januar 1651 tog han sin afsked.[9]

Derefter stod posten ledig indtil april 1657, da Henrik Bielke blev udnævnt til rigsviceadmiral. Bielke havde under Torstenssonfejden tjent med hæder som oberst i den norske hær, men fik i august 1648 også bestalling til vands. Samtidig blev han forlenet med Island, og må under sine årlige togter til lenet have vist dygtighed, for da hovedflåden skulle krigsudrustes i 1652 blev han udset til at føre den. Han førte som nævnt flåden i krigsårene 1657-59, og udmærkede sig især i slaget ved Falsterbo i 1657, hvor han med stor dygtighed udmanøvrerede en overlegen svensk flåde under den erfarne admiral Bielkenstierna. Efter Gjeddes død blev han i december 1660 udnævnt til rigsadmiral.[10]

Befalingsmænd på Holmen eller holmadmiraler

Mens såvel rigsadmiralerne og rigsviceadmiralerne alle tilhørte de fornemste adelsslægter, var holmadmiralerne af lavere stand, og en del var endda af ikke-adelig herkomst. Og de lønnedes, i modsætning til de førnævnte embeder, der lønnedes ved forleninger, med en kontant årlig sum samt visse naturalydelser.

Den første i rækken af befalingsmænd på Holmen var adelsmanden Erik Vognsen. Han skulle ifølge sin bestalling fra 1585 have opsyn med kongens skibe, skibsfolk og arbejdere på Holmen, og påse, at enhver arbejdede med flid. Han skulle holde øje med udspisningen på Holmen og i skibene, sørge for at der ikke udleveredes flere materialer såsom hamp, kabelgarn, boldavit (sejldug), søm og andet til skipperne end det nødvendige, at der dag og nat holdtes god vagt på orlogsskibene, og selv give vagtmestrene (dagens) løsen. Hvis nogle skippere gjorde for lange rejser skulle han undersøge om de selv var skyld deri, og i så fald lade dem straffe. Hvis nogen gjorde mytteri over mad, øl eller andet »uden rimelig grund«, skulle han lade dem fængsle, dømme og straffe, dog måtte han ikke lade nogen henrette uden særlig kongelig ordre. På søn- og helligdage skulle han sørge for, at der altid var fire skippere, 50 mand og en præst til stede på Holmen. Han lønnedes årligt

9. Lind 1896 p 2 og 40.
10. Lind 1896 p 19, 104 og 208.

med 550 dlr, tre hofklædninger, foder til tre heste, fri bolig og en meget stor genant bestående at korn, smør, humle, fisk, seks okser, 24 lam, 40 gæs, 100 høns, 80 sider flæsk, 20 oldensvin etc. etc., tilstrækkeligt til at bespise en større husholdning.[11] Skønt der ikke blev rejst tiltale modVognsen efter det mislykkede Skotlandstogt i 1589, måtte han vel bære en del af ansvaret, han fratrådte embedet i 1591.

Mærkeligt nok gik der to år inden skipper Christen Pedersen fik bestalling som »Tilsynsmand paa Holmen – i Erik Vognsens Sted«, men han kan have fungeret i embedet i den mellemliggende tid. Christen Pedersens pligter var de samme somVognsen havde haft, men lønnen var stærkt reduceret. Han måtte nøjes med en årsløn på 200 dlr, fetaljegenanten var tilsvarende mindre, i stedet for hofklædninger fik Pedersen 12 alen engelst (klæde) samt 12 alen foerdug, og der vankede intet hestefoder![12]

Fra Christen Pedersens død i 1596 og frem til 1599 blev tjenesten varetaget på deltid af lensmanden på Københavns slot, Børge Trolle. Der er ganske vist ikke fundet nogen bestalling for ham, men fra september 1596 og frem til april 1599 findes der en del relevante befalinger, og han nævnes et sted som »Befalingsmand paa Holmen«, et andet sted som »Admiral og Embedsmand paa Københavns Slot«. Børge Trolle var en erfaren eskadrechef, og i 1599 førte han som admiral det berømte Nordlandstogt, men efter dette togt ophørte hans virksomhed på Holmen, og som lensmand på Københavns slot blev han kort efter afløst.[13]

Derefter synes tilsynet med Holmen at være blevet varetaget af skipper Niels Svendsen Malmø, der allerede i 1597 havde fået pålagt nogle af embedets pligter. Nogen instruks eller bestalling for Niels Malmø er ikke fundet, men da han i 1602 fik skøde på et hus bag admiralsgården benævntes han befalingsmand på Bremerholm. Niels Malmø benævntes endnu i 1621 »Tilsynsmand på Bremerholm«, men kan efter 1610, da den erfarne søofficer Godske Lindenow fik bestalling på dette embede,[14] kun have fungeret som næstkommanderende, og en sådan var der behov for, Lindenow var nemlig til søs under hele Kalmarkrigen. Han døde efter at være kommet i land i efteråret 1612.

Hans efterfølger blev kaptajn Sten Villumsen Rosenvinge, der fik bestalling som tilsynsmand på Holmen i 1613. Lindenow havde ifølge sin bestalling en årsløn på 600 dlr, tre hofklædninger og havre til to heste, men hverken provianttilskud eller fri bolig, Rosenvinge fik blot 500 dlr, hvormed han skulde »aldeles lade sig nøje«.[15] I november 1618 synes han at have påkaldt sig kongens misfornøjelse, for da fik kaptajnerne Henrik Vind og Niels Hammer ordre til indtil videre at have opsigt med Holmen. Rosen-

11. Bestalling, KBB 28. febr. 1585.
12. Bestalling, KBB 19. juli 1593.
13. Lind 1889 p 68ff.
14. Niels Malmø nævnes som befalingsmand på Holmen, KBB 18. aug. 1602. Lindenows Instruks KBB 23. febr. 1610.
15. Instruks og bestalling: CCD 3. p. 412-417.

vinge må dog have klaret frisag, han var snart tilbage og fratrådte først embedet i 1630.

Hans efterfølger blev den norske adelsmand Erik Ottesen Orning, der i 1630 blev ansat på samme lønbetingelser.[16] De blev dog senere forbedret til det samme som Lindenow havde haft. Orning blev imidlertid som den første udnævnt til »Admiral paa Holmen«, og en anden forskel var, at han under sig havde en overskipper, der varetog en del af pligterne. Ved tiltrædelsen havde Orning ingen større søerfaring, men derefter var han til søs næsten hvert år, efterhånden på ganske betroede opgaver, som da han i 1640 hentede den svenske enkedronning på hendes flugt fra Sverige. Men forholdet til kongen, der senere samme år spydigt kaldte han »Hans Magnificens«,[17] var spændt, og da ST. SOPHIA på kongens rejse til Norge året efter viste sig at være behæftet med alvorlige mangler, blev Orning suspenderet en tid. Som nævnt overtog Jørgen Vind en tid hans forretninger. Orning blev dog taget til nåde igen, og i eftersommeren 1644 blev han endog udnævnt til den ulykkelige Peder Galts efterfølger som flådens generaladmiral. Denne værdighed beholdt han dog kun kort. Da det lykkedes den hollandske hjælpeflåde at slippe ind i Østersøen, uden at Orning kunne forhindre det, blev han afskediget. Han døde kort efter.

Han efterfulgtes i januar 1645 af Christoffer Lindenow, Godskes søn, som kongen modstræbende gik med til at give samme løn som faderen havde haft. Lindenow gjorde imidlertid i hemmelighed kongen bekendt med underslæbene på Holmen. Det var måske årsag til at hans løn i 1649 blev forbedret til 800 dlr og i 1650 til hele 1400 dlr.[18] Lindenow synes ikke at have haft nogen tidligere erfaring til søs, men gjorde i de følgende år adskillige togter. Under krigen mod England var han i 1653 eskadrechef i hovedflåden, og i 1656 førte han flåden til Danzig. I februar 1657 faldt han imidlertid i unåde og forvistes fra hoffet, da han frarådede krigen mod Sverige.

Han efterfulgtes af den senere så navnkundige Niels Juel, der kun var 28 år gammel da han i juni 1657 fik bestalling som Holmens Admiral.[19] Juel havde tjent under Tromp og de Ruyter i krigen mod England 1652-54. Han var til søs som eskadrechef i de følgende tre krigsår, så han har næppe haft megen tid tilovers til at varetage pligterne på Holmen.

Men flådeadministrationen var i løbet af halvtredserne blevet styrket betydeligt. I 1652 var kaptajn Jørgen Bjørnsen blevet udnævnt til viceadmiral på Holmen, i erkendelse af at det var umuligt for Christoffer Lindenow at have tilstrækkelig indsigt i arbejdet der.[20] Og i 1655 oprettedes en egentlig flådeledelse, et admiralitet.

16 Bestalling KBB 28. okt..
17. C4 breve IV p 437.
18. Bestalling og ed som Holmens Admiral, KBB 25. jan. 1645, underretning til kongen, Lind 1996 p 325, lønforbedringer, KBB 9. marts 1649 og Lind 1896 p 21.
19. Bestalling enslydende med Ornings og Lindenows 1630 og 1645, Bruun 1871 p 397-405.
20. Det falder Lindenow »wmueligt at kunde saa idelig och altid som behoffuis, haffue den tilborlige Indseende med huis paa Bremerholmb passerer«, Bjornsens instruks 23. marts 1652 aftrykt Bruun 1871 p 381-388.

Fra begyndelsen af 1600-tallet havde der eksisteret to »admiraliteter«. En admiralitetsret på Københavns slot, der pådømte told- og prisesager og et admiralitet på Bremerholm, der dømte de forbrydelser, der blev begået her.[21] Begge havde således udelukkende juridiske funktioner. Med hensyn til flådens administrationen synes den meget løse organisation at have fungeret så længe Christian 4. selv havde kræfter til at overvåge ledelsen. Men da han, træt og skuffet efter Torstenssonfejden, overlod tøjlerne til svigersønnen, den ærgerrige rigshofmester, gik det galt. Frederik 3. var ikke synderligt interesseret i flåden. Mens faderen jævnligt havde inspiceret Holmen, var Frederik 3.s besøg her så sjældne, at de kunne give anledning til krigsrygter![22] Behovet for en styrkelse af flådens administration var imidlertid åbenbart, og i begyndelsen af 1650'erne blev der nedsat adskillige kommissioner, der i 1655 mundede ud i oprettelsen af en egentlig flådeledelse, et admiralitet. Det bestod af rigsadmiralen, Holmens admiral og viceadmiral, en rentemester, Peder Redtz, to civile admiralitetsråder, Henrik Møller og Poul Klingenberg, tre skibskaptajner og en sekretær. Admiralitetet skulle beskæftige sig med alt vedrørende flåden, det havde fast mødedag og egne lokaler på Holmen. Året efter indskrænkedes admiralens og viceadmiralens opgave til at have »Generalinspektion«, mens de tre skibskaptajner fik ansvar for hver sit område på Bremerholm. David Dannel skulle kontrollere udspisningen, proviantleverancer til Holmen og provianteringen af skibene samt inventere og vedligeholde beholdningerne af sejl, flag, bolsaner, skanseklæder, kompasser og lodliner. Nikolaj Helt fik tilsyn med skibsbyggeriet, såvel med nybyggeriet som alt reparations- og vedligeholdelsesarbejdet. I den forbindelse fik han ansvaret for leverancerne af tømmer og jern, og han skulle tilse proberingen af nye ankre. Endelig skulle Cornelis Kruse tage sig af reberbanen og alt hvad der havde med takkelagen at gøre.[23] Det område, der i århundredets begyndelse havde været bestridt af en enkelt skipper, blev således underlagt hele fem officerer!

Operativt Personel

Det operative personel bestod af officerer, skippere, styrmænd og underofficerer, der som regel var fastansatte, samt det menige mandskab, der bestod af fastansatte, hvervede eller udskrevne folk.

Skibsofficerer

Flådens officerskorps bestod af kaptajner og løjtnanter. Admiralstitlen anvendtes permanent kun af officererne i den øverste ledelse, men brugtes

21. Marinearkivet for 1655, Admiralitetssager.
22. Lind 1889 p 21.
23. Admiralitetsinstruks 29. aug. 1655, Forordning paa Holmen, tillægsinstruks for admiralen og viceadmiralen om Generalinspektion paa Holmen og instrukser for de tre kaptajner, alle af 8. juni 1656, aftrykt hos Bruun 1871, p 389-97.

midlertidigt af chefer for eskadrer eller flådeafdelinger, store såvel som små, dog kun så længe togtet varede. Kaptajnerne tjente som skibs- og eskadrechefer, løjtnanter som næstkommanderende på store skibe. Løjtnanter fik dog af og til kommando over mindre skibe. Officererne blev som regel ansat af kongen selv, på forslag af Rigsadmiralen, hvem de var direkte undergivet, i modsætning til det øvrige faste personel, der sorterede under holmadmiralen. Der forekommer i 1640'erne et par eksempler på, at nyansatte kaptajner søgte og fik tilladelse til at tage tjeneste i udlandet for at dygtiggøre sig,[24] men nogen officersuddannelse fandtes ikke. De borgerlige aspiranter må antages at have lært deres metier på handelsskibe, mens det for de adeliges vedkommende, de udgjorde knap 30 %, ansås som tilstrækkeligt at de beherskede de sædvanlige ridderlige færdigheder. Det har det sikkert også været i mange tilfælde, men ikke altid, og især efter den uheldige krig i 1644-45 kan der spores en del utilfredshed med de adelige kaptajner, således blev en (borgerlig) kaptajn, der havde »sagt sandhed om en part af adelskaptajnerne« straffet med en måned i jern på Holmen.[25]

Begyndelseslønnen for kaptajnerne var 200 kurantdaler årligt, efterhånden stigende til 300 eller 400 dlr For løjtnanternes vedkommende var lønnen i begyndelsen 150, senere 200 dlr. Dertil kom to-tre hofklædninger samt kost under tjenesten.

Skippere og styrmænd

Da kaptajnerne ofte savnede maritim baggrund, blev den praktiske del af sejladsen, navigation, sejlsætning og kommandoen over underofficerer og mandskab, forestået af en erfaren sømand, en skipper, ofte assisteret af en underskipper og eventuelt en styrmand. Skipperen havde ansvaret for sit bestemte skib både til søs og når det var oplagt. Til søs førte han logbog over kurs, vind, ankring og hvad der ellers tildrog sig, og når skibet var oplagt førte han inventar over redskabet, d.v.s. rigning, sejl og rundholter. Her stod han for skibets vedligeholdelse. Han tog personligt imod alt hvad der blev udleveret til det, tovværk, sejl, tømmer, ankre og spigre, og han forestod dets ned- og oprigning.[26] De kongelige koffardiskibe udsendtes som regel uden nogen kaptajn, her var skipperen øverstbefalende. Foruden fri bolig og klæde fik skipperne, som det fremgår af omstående tabel, løn afhængig af hvilket skib de havde ansvaret for. Som værdighedstegn bar de en bådsmandsfløjte af sølv.

Modsat skipperne, der altid var fast tilknyttet flåden, blev styrmænd, især ved store udrustninger, ofte udskrevet ligesom de menige, og når der skulle

24. Skibsoverstemand Frederik Akeleje fik den 10. april 1646 bevilling til i halvandet år, med bevarelse af sin besoldning, at tage tjeneste i udlandet for at dygtiggøre sig til kongens og fædrelandets tjeneste. 21. aug. 1647 fik han tilladelse til at forblive udenlands endnu et års tid så han desto bedre kunne lade sig informere i navigationen og arkelikunsten. 7. sept. 1648 fik Christian Nettelhorst bestalling som skibskaptajn samt bevilling til at rejse ud og tjene til sos hvor han kunne dygtiggøre sig. KBB.

25. Lind 1889 p 131-32.

26. Lind 1889 p 326ff, skipperinstruks og ed 29. april 1625, CCD 4. p 217-226.

foretages togter til fjerne egne, blev der gerne hyret stedkendte styrmænd, som regel gennem tolderne i Helsingør. Flåden havde dog fastanstatte styrmænd, og for dem blev der i 1619 oprettet en skole. Her skulle skolemester Joris Carolus undervise kongens styrmænd, så de kunne forstå alle slags søkort, navigationsinstrumenter, søbøger, søtiderne og alt andet som søfarende folk burde forstå. Eleverne skulle forinden have lært at læse, men hvis de ikke kunne regne, skulle han lære dem det! Carolus' skole synes kun at have fungeret til 1624, men i 1647 fik Bagge Vandel bestalling til at informere ungdommen på Bremerholm i navigation. Bagge Vandel foretog i begyndelsen af 1650'erne adskillige øvelsestogter, et ellers ukendt begreb i denne periode. Her fik hans elever praktisk undervisning, samtidig med at Vandel udførte opmålinger og tegnede søkort.[27]

Skipperne var som nævnt underlagt Holmadmiralen, men en af dem, fra 1626 benævnt overskipperen, var forordnet som mellemled. Overskipperen havde opsyn med alt arbejde på Holmen. Han fordelte folkene til de forefaldende arbejder og underskrev sedlerne på de materialer der blev udleveret til skipperne. Han synes også at have haft med fordelingen af søfolkene til de enkelte skibe at gøre. Således fortalte Christian 4., at overskipper Rasmus Sørensen Samsing plejede at vælge de modigste bådsmænd til de skibe kongen selv sejlede med. I begyndelsen var overskipperens løn 150 dlr, svarende til en løjtnantsløn, senere blev den forhøjet til 400 dlr.[28]

Underofficerer

Til underofficererne må regnes højbådsmænd, højbådsmandsmather, skibmænd og kvartermestre. Højbådsmændene og deres mather havde det daglige tilsyn med mandskabet. De sørgede for at det blev inddelt i roder på 5-8 mand, hvor der i hver befandt sig såvel befarne som ubefarne folk, og have tilsyn med, at de befarne underviste de ubefarne, »uden Sværgen og Banden«. Desuden blev mandskabet fordelt i styrbords og bagbords kvarter under kvartermestre, der havde opsyn med spisningen og ledede hver sit kvarter når det havde vagt. Kvartermestrene havde desuden ansvaret for skibets fartøjer. Nogen samtidig instruks for skibmændene er ikke fundet, hvis deres opgave var som i 1800-tallet, havde de ansvaret for lastens stuvning og for ankerkablerne. I 1655 var der ansat 50 højbådsmænd og -mather, 43 skibmænd og 84 kvartermestre. Ligesom det øvrige faste mandskab havde underofficererne fri bolig og kost, lønnen var i 1655 24-38 dlr om året.[29]

I 1625 blev der, i forbindelse med udarbejdelsen af nye skibsartikler og

27. KBB 5. maj 1619, 16. juni 1647 og Lind 1889 p 436f.
28. Bestalling for Rasmus Sørensen Samsing som overskipper, KBB 19. juli 1626, C4breve V p 99f.
29. Skibsartikler 1625 og Garde 1832 p 153.

ny skipperinstruks, udstedt en takst for den årsløn flådens skippere og underofficerer skulle have, udover fri bolig, årsklæde og sædvanlig underholdning. Taksten tager udgangspunkt i de orlogsskibe flåden på det tidspunkt rådede over, koffardiskibene er ikke medtaget. Som det ses, var lønnen afhængig af hvilket skib vedkommende tjente på, taksten afspejler således skibenes indbyrdes størrelse. Desuden viser den normeringen af skippere, underskippere og underofficerer for hvert skib. Den nedenfor anførte liste over de 24 skibe er udarbejdet på grundlag af taksten.

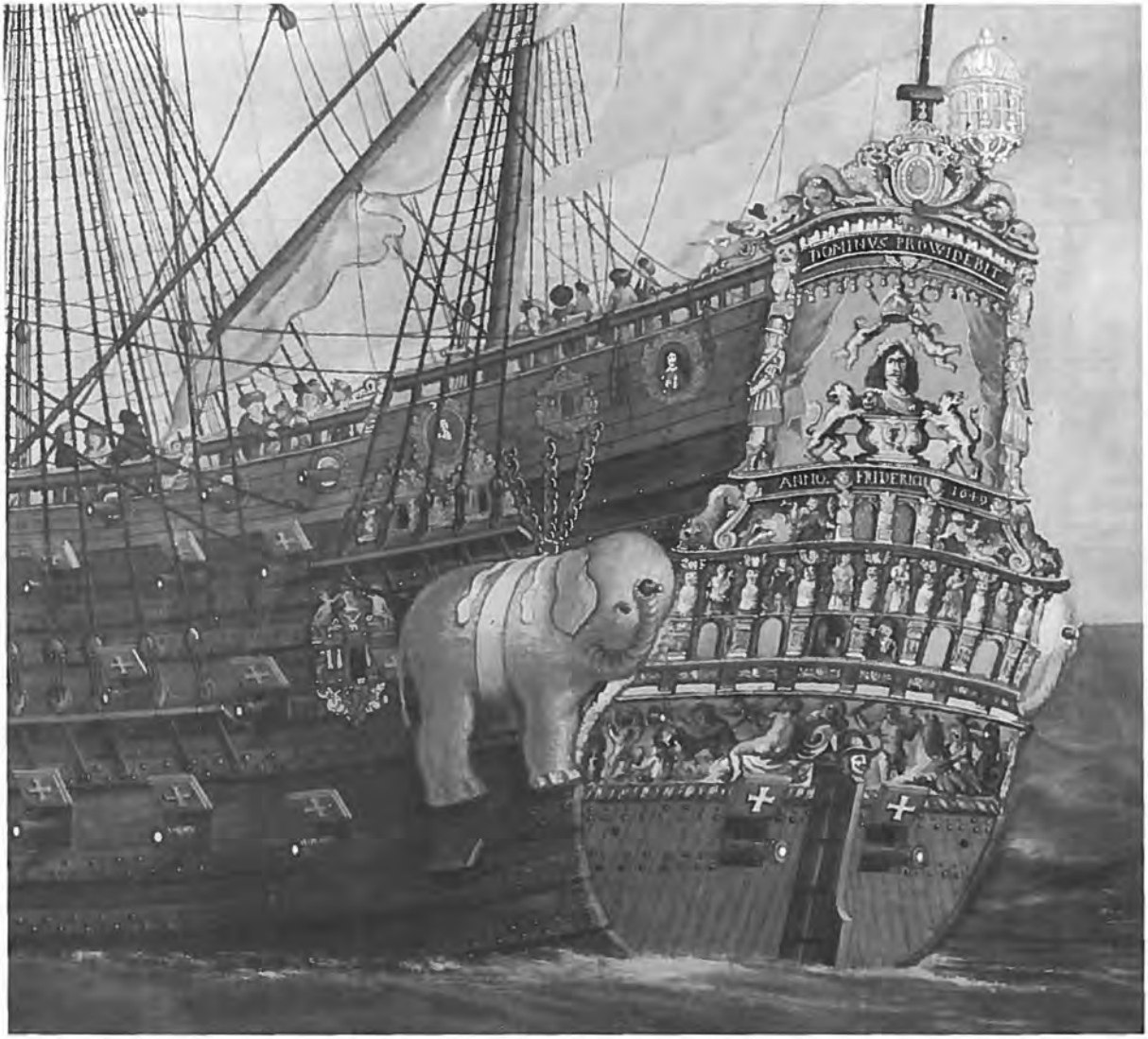
Under sejlads opholdt officererne sig i det prægtfuldt udsmykkede agterskib. Kampagnedækket, det øverste dæk agten for stormasten, var skibets »kommandobro«, her måtte menigt mandskab kun opholde sig i tjenstlige ærinder. Udsnit af FRIDERICH maleri på Gavnø. ECR foto.

	Skipper	Under-skipper	Højbåds-mand	Højbådsmandsmather		
ARGO	100 dlr	40 dlr	38 dlr	25 dlr	22 dlr	22 dlr
RECOMPENS	100	40	38	25	22	22
PATIENTIA	100	40	38	25	22	22
RODE LOVE	90	40	38	25	22	22
SPES	90	40	38	25	22	22
ST. ANNA	90		36	24		
JUSTITIA	80		36	24		
SORTE RYTTER	80		36	24		
VICTOR	70		36	24		
RAPHAEL	70		36	24		
HECTOR	70		34	24		
NELDEBLADET	60		34	24		
FIDES	60		34	24		
SVANEN	60		34	24		
FLENSBORG	60		34	24		
HUMMEREN	60		34	24		
GABRIEL	50		34	24		
HAVHESTEN	50		24	20		
NASSOV	40		24	20		
TROST	40		24	20		
POSTILLION	40		24	20		
MARKATTEN	40		24	20		
LAMPRENEN	30		24	20		
GRIBEN	30		24	20		

I besætningen indgik desuden en skriver, der blev lønnet som højbådsmanden på det pågældende skib, og en kælderdreng, der lønnedes »som sædvanligt«. Skibmand og skibmandsmath(er) blev lønnet som skibets højbådsmand og hans math(er) »på det nærmeste«.[30]

Til søs spiste officererne for sig, skipper og styrmand spiste sammen med præsten og bartskærerne, mens højbådsmændene spiste sammen med musikanterne, de såkaldte trommetere.[31]

30. KBB 19. febr. 1625.
31. I 1623 bestemte kongen, at kaptajnerne, når de var til søs, fremover skulle have 20 dlr om måneden til kost for sig selv og deres karle og tjenere. Hvis der var en løjtnant med på togtet, fik kaptajnen yderligere 16 dlr. om måneden til ham og hans dreng. Præster og bartskærere skulle spise sammen med skippere og styrmænd, trommetere med højbådsmænd. KBB 11. sept.

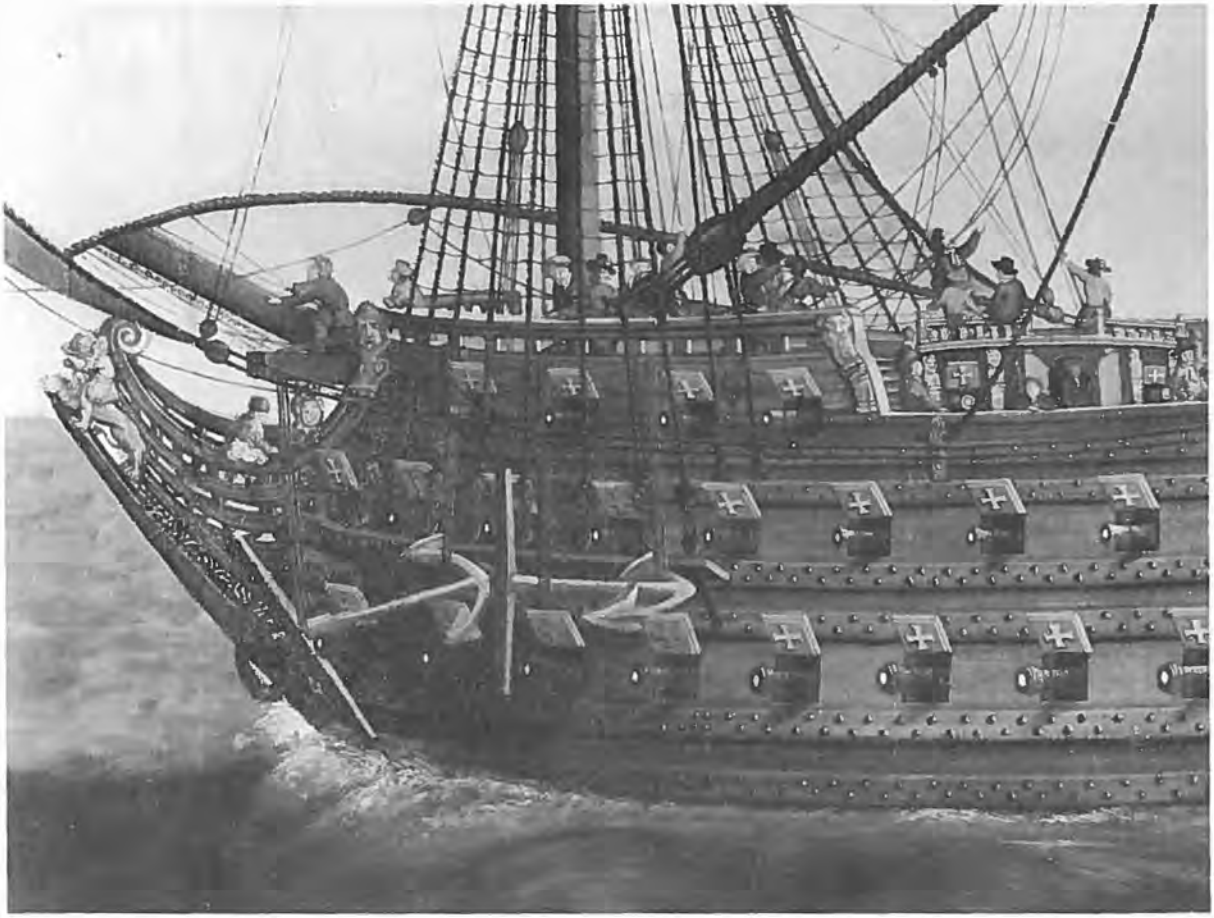

DOMINVS PROVIDEBIT
ANNO FRIDERICI 1649

Menigt mandskab

Det menige mandskab bestod af bådsmænd og bøsseskytter, d.v.s. matroser og kanonerer. Det var enten fastansatte, udskrevne eller hvervede folk. De fastansatte, såkaldte årstjenere, varetog arbejdet og vagttjenesten på Holmen og skibene om vinteren. I 1593 bestemtes det, at der fremover kun skulle holdes 608 (faste) bådsmænd i tjeneste, i oktober 1655 var antallet reduceret yderligere, da var kun knap 400 i tjeneste.[32] Udover fri bolig og kost lønnedes de faste erfarne bådsmænd ca. 1640 med 16-20 dlr og 12 alen klæde om året, mens de unge måtte nøjes med 8-10 dlr samt klæde. De gifte bådsmænd var da indkvarteret i det i 1631 påbegyndte Nyboder.[33] I ordinære fredstidsudrustninger var de fleste bådsmænd og bøsseskytter imidlertid udskrevne folk. Hver vinter sendtes et antal skibskaptajner ud til købstæderne for at udtage egnede folk, og de der blev udskrevet, var forpligtet til fremover at tjene i flåden hver sommer. Denne hævdvundne form for værnepligt havde rødder tilbage i middelalderens ledingssystem, og i periodens begyndelse synes den at have været tidsubegrænset. I 1616 begrænsede Christian 4. den dog til fem år, »med mindre de selfver begierer lenger at blifve udi tienesten«. Dog var folkene også efter de fem år forpligtet til at forblive i landet, og stille sig til rådighed i tilfælde af »krig och orloug«. Til gengæld var de fritaget for byskat og vagt.[34] Om vinteren sendtes folkene, gerne mellem 700 og 900 mand, hjem til købstæderne. Disse var forpligtet til at sørge for indkvartering og kost, »ligesom de bespises på Skibene, og ikke anderledes med noget Slemmeri og Drik, hverken om Dagen eller om Natten«. Hvis nogen af dem optrådte utilbørligt, og ikke ville tage mod advarsler, skulle de forvises og sendes til København.[35] Det har sikkert været besværligt for købstæderne at huse alle disse folk hver vinter. I 1601 havde nogle af købstæderne foretrukket at betale sig fra borgelejen, og fra omkring 1620 blev den fysiske indkvartering erstattet af borgelejepenge, som alle købstæder herefter betalte. I begyndelsen var beløbet syv skilling pr. dag for hver mand de var takseret til at underholde, men i 1624 forhøjedes beløbet til ni sk., »medmindre det (borgerskabet) hellere vil, at Kongen skal sende det Folkene, som det saa selv kan underholde«.[36] I 1633-34 måtte de udskrevne folk i tjenesten om sommeren, udover kost og logi, lade sig nøje med 6-7 alen ringe klæde og intet mere, men i 1655 fik de løn, 5 kurantmark om måneden, svarende til knap en daler. Ved større udrustninger og i krigstid måtte man imidlertid supplere de faste og udskrevne folk med hvervede. De blev hvervet i Sundet fra forbipasserende skibe og hvervninger forgik såvel indenrigs som i Nordtyskland og Holland.

Menigt mandskab på FRIDERICH. *Mens der i* VASA *findes to særlige das-indretninger forude, måtte danske søfolk åbenbart tage til takke med den øverste galionsrælling. ECR foto*

32. KBB 26. aug. 1593 og Garde 1832 p 155.
33. »Designation På Konongens Skipsflota i Danmark«. Svensk spionrapport, Sjöexp. vol 1-2 læg 24.
34. Åbent brev 4. juli 1616, CCD 3. p 481f.
35. KBB 8. nov. 1599.
36. KBB 23. dec. 1624.



Andre personelkategorier

Udover bådsmænd og bøsseskytter indgik der i skibenes bemanding følgende kategorier: tømmermænd, kokke, kældersvende, sejllæggere, bødkere, og »pøkere« eller drenge, der enten kunne være fast eller udskrevet personel. Og endelig var skibene normeret med betydelige soldaterbesætninger, i krigstid omkring 1/3 af det samlede mandskab. Her synes man normalt at have foretrukket folk, der var udskrevet i Danmark og Norge. Kun når der var tale om landgangsoperationer, som i Kejserkrigens sidste år, brugte man nogle af de udenlandske lejetropper, der i krigstid udgjorde landhærens rygrad. Selv om de naturligvis stod under fartøjschefens kommando, havde soldaterne deres egne officerer og underofficerer.

Soldaterne var ifølge skibsartiklerne forpligtet til at tage del i det almindelige skibsarbejde om bord. Før 1614, da landeværnet blev oprettet, står det ikke klart hvorfra man skaffede soldater til flåden, men det kan være foregået som det stadig ses i 1627, hvor der blev udtaget 500 mand af de bedste blandt bønderkarlene på Sjælland til brug på flåden. I 1633 var der imidlertid tale om regulære soldater, menige med en sergent for hver 20, og ligeledes i 1636, hvor nogle kompagnier med officerer, i alt 815 mand, blev hentet i Skåne for at besætte skibene.[37] Soldaterne var bevæbnet som datidens fodfolk. Deres håndildvåben bestod indtil slutningen af 1500-tallet af såkaldte hager, små smedejernskanoner med kort løb og en lang stjert, der forneden havde en hage, der kunne lægges over rælingen for at optage rekylen. Allerede i periodens begyndelse blev hagerne imidlertid erstattet af musketter.[38] I 1644 medførte hovedskibet ST. SOPHIA følgende håndvåben: 60 musketter og 60 pamperter, korte enæggede hugvåben. 40 halve spidser, dvs. piker af den type fodfolk til lands brugte til at afværge rytterangreb, men som her var beregnet til at afværge entring. To hele og to halve slagsværd, sikkert til officerene, og seks skjolde(!). Desuden var der fyrpile og fyrkranse, der fra mersene kunne kastes ned på dækket af fjendtlige skibe, krudtpotter dvs. lerpotter med krudt, datidens håndgranater, samt kalkpotter, hvis indhold af ulæsket kalk kunne kastes i øjnene på entrende fjender.[39]

Udover soldater, som ikke er anført, bestod ST SOPHIAS besætning i 1644 af følgende personer:

1 admiral	1 skibsskriver
1 kaptajn	2 kokke
2 løjtnanter	1 sejllægger
2 skippere	1 trommeslager
3 styrmænd	1 bødker
62 bådsmænd	4 trompeterer
herunder:	2 pøkere
1 højbådsmand	5 tømmermænd
4 kvartermestre	44 bøsseskytter
1 mestermandssvend	herunder:
82 månedstjenere	2 arkelimestre
17 udskrevne folk	1 arkelimestermath
1 præst	I alt 234 personer[40]
2 bardskærere	

37. KBB 8. aug 1627, 17. febr. 1633 og 27. apr. 1636.
38. Blom 1877 p 53-55.
39. Lisberg, p 12.
40. ibid p 9.

2. Baser og Materiel

Basefaciliteter

I løbet af perioden blev der oprettet enkelte fremskudte baser, med visse begrænsede vedligeholdelsesfaciliteter. Her kunne mindre flådeafdelinger overvintre, så de om foråret hurtigere kunne genoptage tjenesten på deres operationsfelter. Således fungerede Glückstadt fra begyndelsen af 1620'erne som base for de eskadrer der opererede på Elben. Faciliteterne blev i løbet af 1630'erne udbygget, så selv ret store reparationer kunne foretages her.[1] Værftet på Slotø ved Nakskov blev i Kejserkrigens sidste år, 1627–29, brugt som fremskudt vinterbase for Østersøeskadrerne, og ved Flekkerø i Sydnorge lå der i 1630'erne ofte eskadrer i vinterhavn. Her gav kongen i 1635 ordre til anlæggelse af en bradbænk og opførelse af en kran, velsagtens en mastekran, og en »hytte«, til opbevaring af sejl og tovværk. Anlægget skulle ligge på »Christiansø«, og bradbænken skulle prydes med en krone.[2]

Men flåden hørte hjemme i København, her lå dens hovedbase, Bremerholm, der rummede alle faciliteter til skibenes vedligeholdelse og udrustning. Her fremstilledes alle fornødenheder, tovværk, sejl, ankre og alt andet jernværk, og der var værksteder for blokkedrejere, snedkere og instrumentmager. Og i nærheden lå Tøjhuskomplekset med dets forråd af våben og proviant samt bryghus og bageri. Placeringen af flådens hovedbase, der var landets i særdeleshed største arbejdsplads, i hovedstaden, var praktisk ud fra såvel administrativt som logistisk synspunkt og indebar også strategiske fordele, såvel defensivt som offensivt. København havde landets stærkeste fæstningsværker, og den lå ved en af datidens vigtigste handelsveje, herfra kunne adgangen til Østersøen kontrolleres.

Virksomheder på Bremerholm

Skibstilbehøret blev fremstillet på Bremerholm af værksteder, der var underlagt hver sin mester. Mange af disse virksomheder leverede ikke alene til flåden men også til hoffet og vel også til private. Det er nok grunden til, at lønudgifterne til dem kun sjældent indgår i de føromtalte budgetoverslag for flåden. Så skønt mestrene og deres svende af og til benævntes som K. Maj's, har de ikke været betragtet som hørende til flådens ordinære mandskab.

Af virksomhederne skal nævnes reberbanen, hvor tovværket blev slået,

1. I 1639 gav kongen ordre til, at der skulle udsøges en passende plads på Redhøveln til at overhale (Store) LYKKEPOTTEN, der skulle have en ny kol. KBB 14. jan.
2. KBB ca. 11. nov.

helst af Rigahamp, der betragtedes som det bedste. Det har været hårdt slid, og det var en meget støjende arbejdsplads. Rebslagermesteren og hans mestersvend beskæftigede da også en stor del af de straffefanger, som i et antal på 40-100 gik i jern på Holmen.

Sejl, skanse- og merseklæder, flag og bolsaner, synes i begyndelsen af perioden at være syet af håndværkere udenfor Holmen. I 1621 boede der imidlertid en sejllægger på Holmen. Fra 1627 fremstillede sejllæggeren tillige kompasser, og efterhånden blev alt sejlmagerarbejde udført på Holmen. I begyndelsen af perioden blev sejldugen indkøbt i Danzig og Lübeck, men senere foretrak man det såkaldte »boldavit« fra det franske by Pouldavide, hvor man havde specialiseret sig i fremstilling af sejldug. I 1621 blev en hjemlig produktion forsøgt. Køge, Roskilde og Helsingør fik hver leveret 70 kg hør- og blårgarn, der skulle væves til sejldug, på hvilket væverne skulle sætte deres kendemærke. Forsøget må være mislykkedes, der høres ikke mere om dansk sejldug. I 1655 var der ansat 13 sejllæggersvende og seks »drenge« eller lærlinge. Flag, bolsaner, skanse- og merseklæder blev syet af en skrædder, der fra 1619 arbejdede på Holmen. Han betaltes stykvis for sit arbejde. Fra 1640'erne fremstilledes skanse- og merseklæder af rødt klæde hvorpå der var syet kors af bleget lærred.[3]

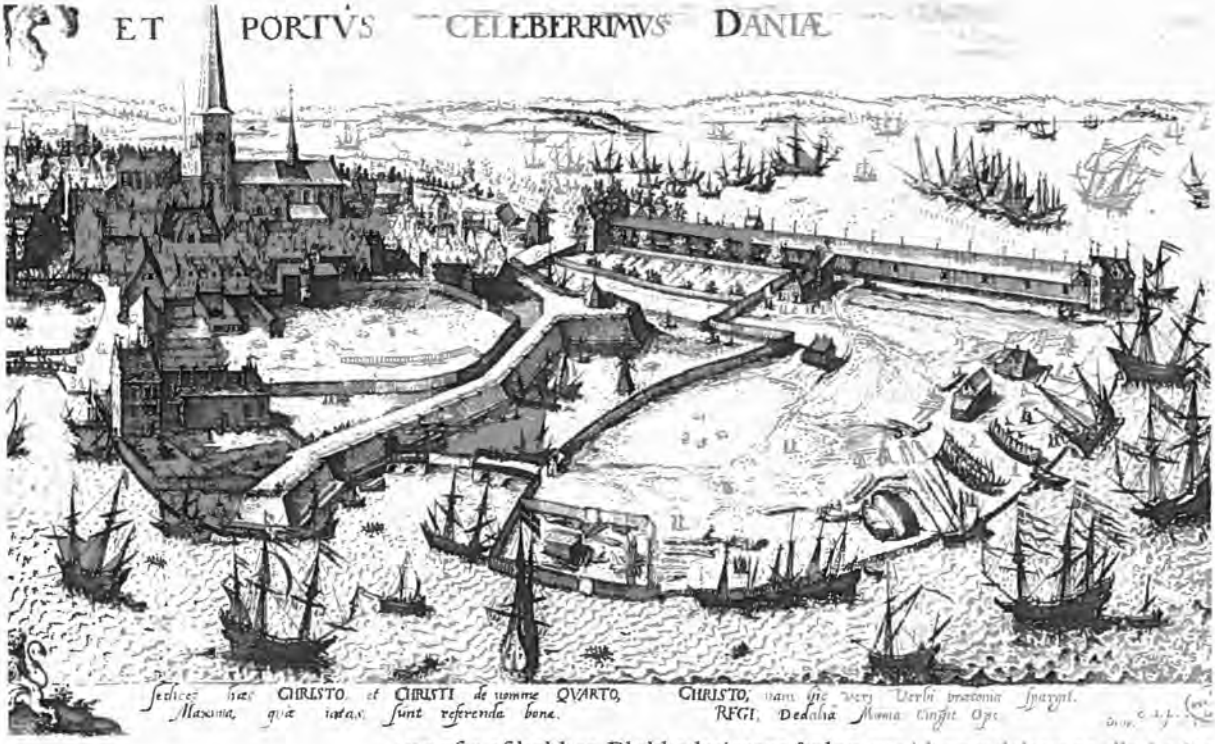
Den store smedie fremstillede alt jernværket til skibene, ankre, rorløkker, bolte og spigre. Her beskæftigede smedemesteren op til 70 svende. Af og til blev der udskrevet smedesvende til arbejde på Holmen. Det skulle være »unge stærke Karle, der kunne slå med en Hammer«! De fik samme løn som de faste folk. Arbejdstiden i smedien var fra 5 morgen til 7 aften, og mesteren skulle have særligt tilsyn med fremstillingen af ankrene, »at Jernet deri uforfalsket tilhobe vældes, som det sig i alle måder bør, saa der ingen fejl begaas dermed ved Mesterens Forseelse«. Han lønnedes årligt med 200 dlr plus 40 dlr til husleje, diverse klæde, fetalje og brændeved, plus tre talglys hver aften! Jernet kom i begyndelsen fra Danzig og Sverige, det blev af og til pålagt tolderne i Helsingør at indkøbe det fra forbipasserende skibe. I 1647 fik Selius Marselis imidlertid kontrakt på at levere norsk jern til Holmens fornødenhed. Indtil 1618 havde smedien til huse i den nuværende Holmens Kirke, men det år flyttedes den til den nye »store Bod«, som i årene 1615-25 opførtes på Bremerholm. Her var der i 1624 18 »ilde« eller esser, i 1631 opførtes en oksedrevet hammermølle. Regnskaber for smedien findes bevaret fra årene 1618-21, en periode, hvorfra kildematerialet i øvrigt er sparsomt.[4]

Blokkedrejerværkstedet skulle ugentligt levere 20 blokke om sommeren og 16 blokke om vinteren. Selve blokkene fremstilledes af bøg, skiverne

På dette udsnit af Wicks velkendte københavnsprospekt fra 1611 ses ankersmedjen, den nuværende Holmens kirke, yderst til venstre og reberbanen til højre. De er sikkert korrekt gengivet. Bremerholm, mellem de to bygninger, virker derimod besynderligt øde. Forklaringen kan være, at Wick ikke har kunnet skaffe sig adgang til området, der var lukket for offentligheden.

3. Forsog med dansk sejldug, KBB 11. april, sejllæger på Holmen, KBB 23. nov. 1621. Bestalling for sejllægger og kompasmager Herman Liuchtemager, KBB 1627 p 195. Antal sejllæggere, Garde 1832 p 154. Bestalling for Jorgen Rasmussen som skrædder på Bremerholm, KBB 23. nov. 1619. Farve på skanse- og merseklæder, Mat.skrR, 1643, PATIENTIA, 11. maj.

4. Udskrivninger af smedesvende, KBB 24. nov. 1619 og 15. sept. 1621. Bestalling for mester Anders Bentsvinger, KBB 27. apr. 1624, Missiver til Tolderne an kob af jern, KBB 20. feb. 1621, 19. maj 1640. Norsk jern, KBB 3. aug. 1647. Bygning af den »store Bod« og indretning af smedien, Schultz II p 78ff.



var ofte af kobber. Blokkedrejerens årsløn var i begyndelsen 30 dlr, i 1655 dog 200 dlr.[5]

Snedkerværkstedet stod for apteringen, indretning af kahytter og lignende, og for det billedskærerarbejde der prydede orlogsskibene. Nye skibe, der var bygget ude i landet leveredes som regel uden snedkerarbejde og umalede, dette arbejde udførtes næsten altid på Holmen. Snedkerne påtog sig dog også andre opgaver. Søren Ibsen, der i 1648 apterede og skar ornamenter på det nye skib HANNIBAL, der kom fra Norge, skar samme år en orgelfront til St. Nikolaj Kirke i Nakskov. I hvert fald i den senere del af perioden betaltes snedkerarbejde altid efter specificeret regning.

Det samme gjaldt malerarbejdet på skibene. Billedskærerarbejdet blev malet i »naturlige« farver, siderne på kampagne og bak smykkedes af store malede friser i forskellige mønstre, og fra begyndelsen af 1640'erne blev kanonportenes røde indersider smykket med hvide malteserkors. I periodens begyndelse var motiverne i de malede friser som regel regelmæssigt geometriske, men i begyndelsen af 1600-tallet begyndte man at inddrage

5. Lind 1889 p 381f.

klassiske motiver, f.eks. palmetter, der dog stadig gentoges regelmæssigt. Fra omkring 1630 og perioden ud hed »Holmens maler« Villum Hornbolt. Hans foretrukne motiv var et viltert accantusslyng, på større skibe ofte suppleret med motiver fra den klassiske mytologi. Hornbolt var fra omkring 1640 også hofmaler, og han og hans svende var ligeså ofte beskæftiget på Københavns og Rosenborg Slot som på Holmen. Indtil 1644 var agterspejlene altid prydet med »Kongens og Kronens Vaaben«, udskåret og malet. Det år blev TREFOLDIGHEDS agterspejl imidlertid smykket med et maleri af Kristi dåb, udført af Villum Hornbolt efter forlæg af den berømte hofmaler Karel van Mander. Og på Frederik 3.s tid blev det almindeligt, at agterspejlene på de største og vigtigste skibe forsynedes med malerier af navngiveren, kongen eller hans nærmeste familie. Snedker- og malerafregninger findes bevaret fra begyndelsen af 1640'erne, de er ofte meget udførlige og oplysende.[6]

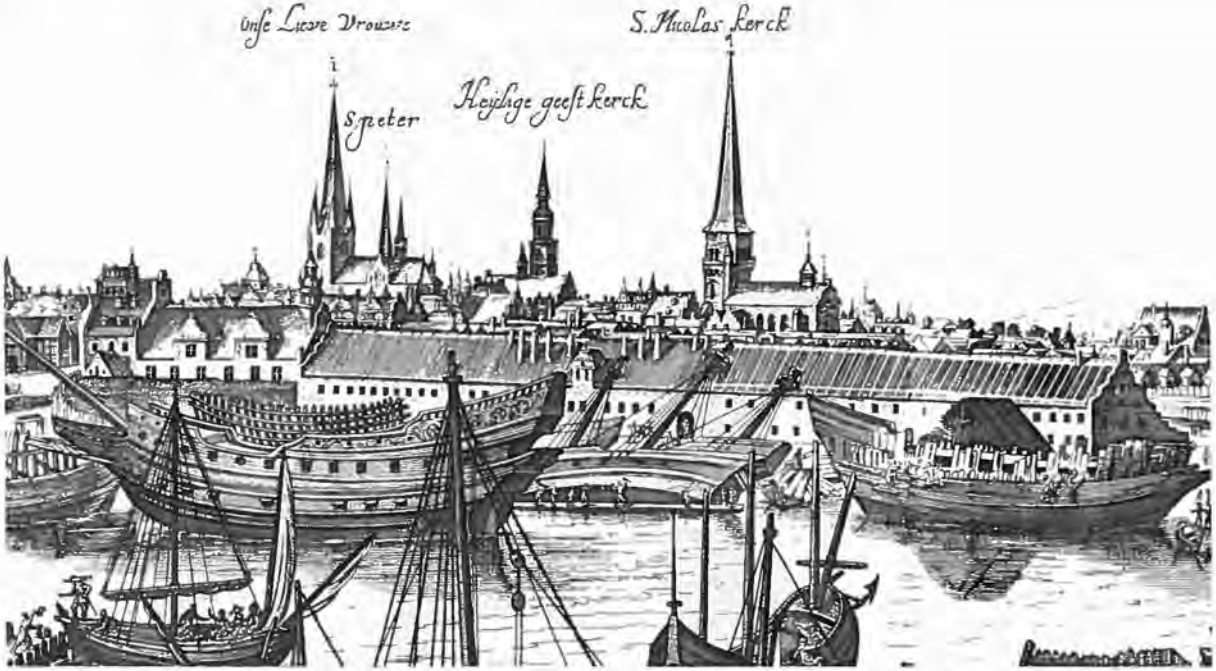
Forlægget til Allards københavnsprospekt kan tidsfæstes til 1625, dels topografisk dels ud fra gengivelsen af hovedskibet RECOMPENS, *der ses til venstre for midten. Over det ses den gamle smedje, der nu er blevet indrettet som kirke. De mange skorstene i den »nye store bod« i midten viser smedjens nye placering. Udfor den ses en bradbænk med et kølhalet skib og yderst til højre ses et skib der er »afrevet«, dvs. under hovedreparation. Stikket giver et godt indtryk af aktiviteterne på Bremerholm.*

I den behandlede perioden blev der, som det senere skal omtales nærmere, kun bygget få nye skibe på Bremerholm. Men de fleste større reparationer, det der senere kaldtes hovedreparationer, blev udført her, foruden den almindelige vedligeholdelse. Disse store reparationer var som regel nødvendige efter 10-15 års tjeneste. Her blev plankerne aftaget ned til vandlinien, hvorefter alt dårligt spantetømmer og stævntræ, rådne bjælker og knæ etc. blev udskiftet. Som regel blev strukturen også forstærket ved indsætning af kraftige tværgående tømmerstykker i bunden, såkaldte katspor. Skibet blev så igen opbygget »af nyt«, og kunne så holde 10-15 år til, hvorefter det som regel måtte kasseres. Der er dog eksempler på, at skibe gennemgik flere sådanne foryngelser, hvorved de kunne opnå en meget høj alder. SVANEN, oprindelig HANNIBAL fra 1647 blev således næsten 80 år gammelt, det blev først kasseret i 1716!

Tømrerarbejdet på Holmen blev forestået af en eller flere bygmestre, 3-4 mestersvende og 10-16 »mestermandssvende«, der alle var årstjenere. Under sig havde de ca. 250 daglønnede folk af forskellige kategorier: tømmermænd, borere, bolteslagere og savskærere.[7]

Inden skibene kunne udsendes om foråret skulle de rigges op og skrogene skulle sættes i stand; kalfatres og repareres. Oprigningen kunne klares af de faste bådsmænd under ledelse af skippere og styrmænd, men når der forestod større udrustninger, måtte man, for at overkomme istandsættelsen af skrogene, ofte indkalde skibstømrere fra provinsen. I begyndelsen skete det på ad hoc basis, men fra 1617 blev denne indkaldelse sat i faste rammer. Fremover skulle visse søkøbstæder hvert år i begyndelsen af marts

6. Probst 1994. Afregninger for snedkere Søren Ibsen og Eske Gorrisen Slenter samt for Villum Hornbolt, RA Rentekammer, Afr XIV og XII.
7. For årene 1602 og 1655, Garde 1832 p 80-83 og 154, for året 1646, Holck 1943 p 487.



fremsende skibstømrere, der skulle arbejde på Holmen i to måneder sammen med, og med samme løn som, flådens egne tømmermænd. Til gengæld blev de fritaget for vagt, borgeleje og anden borgerlig tynge. På rejsen ud og hjem havde de fri heste og vogn, fri færger og fri underholdning med mad og ol. I 1618 fik i alt 58 skibstømrere pas: Otte fra Kolding, seks fra Malmø, fem fra Aalborg, fire fra Nyborg, Århus, Svendborg, Flensborg, Landskrone, Helsingør, Kongelf og Marstrand stillede hver tre, Bogense, Vordingborg, Grenå og Rendsborg hver to, mens Nykøbing Mors, Æbeltoft, Vejle, Falkenberg, Varberg, Sølvesborg og Ronneby kunne nøjes med at stille en hver. Ordningen var naturligvis ikke populær. Byernes egne skibe skulle jo også sættes i stand til sommeren, og indskærpelser til lensmænd og borgmestre om at sende alle disponible folk, viser, at mange forsøgte at unddrage sig denne byrde.[8]

Især de store reparationer fordrede store mængder af egetømmer. Fra periodens begyndelse findes et interessant dokument, hvori det specificeres hvor meget der medgik til reparationen af tre navngivne skibe. Sidst i august 1591 blev der sendt tømmermænd og savskærere til Lister, Nedenes, Sølvesborg, Lyckaa, Halmstad og Baahus len, hvor de skulle hugge tømmer til reparation af følgende skibe: Til JOSVA 240 planker, 72 barkholter, 100

8. Ad hoc indkaldelser, KBB 19. juni og 7. juli 1589, 30. juni 1605, 17. januar 1610, 9. marts 1614 og 19. okt. 1616. Betingelser for fast udskrvene tømrere, KBB 17. febr. 1617, pas KBB 30. apr. 1618, indskærpelse, KBB 13. nov 1618.

indholter (spantetræ), 48 knæer, 48 slagstønder, 24 skærstokke samt 24 (dæks)bjælker, 20 alen lange. Til DRAGEN 480 planker, 48 barkholter, 100 knæer, 24 slagstønder, 24 skærstokke og 24 bjælker, 18 alen lange. Til WOHL HER 540 planker, 18 barkholter, 125 knæer, 84 slagstønder, to kølsvin, hver på 25 alen, 18 bjælker på hele 25 alen samt 24 andre bjælker.[9] Det er i øvrigt yderst sjældent, at præcise dimensioner findes opgivet for danske 1500-tals orlogsskibe, men her ses længden af dæksbjælkerne for de tre skibe. Målene er efter al sandsynlighed opgivet i wasseralen, de tre skibe har således været hhv. ca. 32, 36, og 45 sjællandske fod brede.

I begyndelsen af perioden synes størsteparten af det tømmer, der blev leveret til Bremerholm, at være hugget i kongens egne skove. Indtil 1630 findes der fra næsten hvert år missiver til forskellige lensmænd om hugning og fremsendelse af tømmer til Holmen. Men de næste ti år forekommer de ikke. Da rigadmiral Claus Daa i 1634 fremsendte en liste over tømmer til flådens fornødenhed, som han mente kunne hentes i Sølvesborg, traf kongen i stedet aftale med den københavnske borger Nikkel Kock (senere bekendt som kongelig tolder), om levering af tømmeret. Det indebærer formentlig, at det blev importeret fra udlandet. Først i 1640 ses igen et missiv, hvori en del lensmænd, denne gang på Sjælland, får ordre til at lade kongens tømmermænd hugge en del tømmer til flådens reparation. Dog kun »eftersom hvert lens Skove kan taale«, og grene og andet affald skal føres til lensslottene, velsagtens til brug som brænde, »for at Skovene siden des bedre kan skaanes«. Bekymringen for at skovene skal blive forhuggede er tydelig. Der blev i resten af perioden stadig hugget noget tømmer i de danske skove, men det skete sjældent. Allerede i 1631 købte bygmester David Balfour tømmer fra Preussen og Pommern,[10] og under Ulfeldts administration, synes så godt som alt tømmer til Bremerholm at være blevet købt af leverandører.

Skrivere på Bremerholm

Flådens egne beholdninger blev administreret af skrivere, der var underlagt holmadmiralen. Deres regnskaber ligger i dag i »Marinearkivet før 1655«, og de er vigtige kilder, der ikke tidligere har været anvendt. De fortæller hvilke skibe, der var i tjeneste i de pågældende år, og ofte indeholder de detaljerede oplysninger, der giver mulighed for at udlede deres størrelse, indretning og tiltakling. Ingen forfatter synes tidligere at have anvendt nogen af disse regnskaber.

Indtil 1626 forvaltedes udleveringen af jernværk til skibene af smediens skriver. Fra 1618 til 1624 hed han Knud Vorm, hans regnskaber er bevaret

9. KBB 31. aug.
10. Balfour, KBB 10. april 1631. Nickel Kock, KBB 7. jan. 1634. Tommermissiv 1640, KBB 17. jan..

fra 1618 til 1621, en periode hvorfra kilderne i øvrigt er sparsomme. I 1626 blev forvaltningen af jernværket lagt ind under materialskriveren.

Tømmerskriveren, eller »Deleskriveren« førte regnskab over tømmerbeholdningerne i »Delehaven«. Regnskaber findes bevaret fra årene 1594-95 og 1598-1604. Området blev fra 1634 forvaltet af materialskriveren.

De bedst bevarede og mest oplysende regnskaber hidrører fra materialskriverne, eller Holmens skrivere, som de ofte kaldtes. De findes, i mere eller mindre fragmentarisk form, bevaret fra 1593-94, 1598-99, 1626-32, 1634-36, 1638-40, 1643-44 og 1650. De indledes gerne med et indeks, der udgør en liste over de skibe flåden rådede over det pågældende år, og de giver ofte mulighed for at udlede hvilke af dem der blev udrustet. De ældste regnskaber, der er stærkt beskadigede, omfatter først og fremmest ud- og indleverede sejl, med angivelse af deres benævnelse, storsejl, foremerssejl etc. men uden dimensionsangivelser. Den ældste bestalling for Holmens skriver, fra 1626, viser imidlertid, at han nu havde ansvar for forvaltningen af alt det »løse« skibsudstyr, der blev fremstillet på værkstederne på Holmen. Det drejede sig om tovværk, blokke, sejl, flag, bolsaner og skanseklæder, desuden pumpelæder og alt kobber- tin- bly- og jernværk. Selv udleveringen af skippernes bådsmandspiber, de såkaldte sølvsøfløjter, lå under materialskrivernes område. Udstyret udleverede skriveren til skipperne, der efter endt brug indleverede det igen. F.eks. blev der altid udleveret nyt tovværk, redskab som det kaldtes, til orlogsskibene. Når det løbende redskab, dvs. det der anvendtes til betjening af sejlene, havde været i brug i 14 måneder, blev det udskiftet med nyt, hvorefter det gamle udleveredes til brug i koffardiskibene, der skulle bruge det yderligere et år. Noget lignende gjorde sig gældende for sejlene. Det stående redskab, vanter og stag, skulle skipperen derimod sørge for at vedligeholde med klædning og labsalving, så det kunne holde (ligge paa Toppen), mindst ni eller ti år. Skriverens bestalling pålagde ham nøje at specificere alt ud- og indleveret udstyr med anvendelse, sjællandsk mål, hver favn på 3 alen, hver alen på 24 tommer, og vægt. Regnskabernes oplysninger er dermed af største skibshistoriske interesse. Ud fra dem er det muligt at udføre detaljerede og målrigtige rekonstruktioner af takkelage og sejlsætning på navngivne skibe, og selv oplysninger om udlevering af spigre fortæller af og til hvilke ombygninger skibene blev underkastet. Materialskriverens løn, 450 dlr om året, viser, hvor betroet stillingen var. Fra 1634 blev tømmerskriverens område som nævnt lagt ind under materialskriverens. For det fik Gotfred Mikkelsen yderligere 60 dlr dog ikke til sig selv, men til kost og løn for en underskriver.[11] Gotfred Mik-

11. Bestalling for Staffan Sorensen og ligelydende bestalling for Gotfred Mikkelsen, KBB 24. juli 1626 og 28. jan. 1630. Suppleret med enkelte oplysninger fra skipperinstruks af 29. april 1625, CCD 4. p 218-19. Gotfred Mikkelsens overtagelse af tømmerskriverens bestilling fra okt. 1634, KBB 3. sept. 1635.

kelsen fungerede indtil nytår 1643. Han døde kort efter, men mærkeligt nok begyndte hans »enke« Lisbeth allerede to år tidligere at underskrive leverancer, som ikke er kontrasigneret af holmadmiralen, og i hvert fald hviler der på hans efterfølger, Hans Numesen, der havde været Ulfeldts egen tjener, et betydeligt ansvar for de omfattende underslæb i perioden frem til 1648. Numesen døde imidlertid i 1651, inden Ulfeldt-sagen rigtig tog fart. I 1654 blev der atter ansat en tømmerskriver.[12]

Proviantgården hørte ikke under flåden, men i Marinearkivet er der bevaret fragmenter af regnskaber over udleveret proviant til skibene og/eller Holmen, der dækker årene 1627/8, 1639/40 og 1642-47. De er interessante fordi de angiver, hvor mange mand de enkelte skibe var bemandet med på specifikke togter. Sammenholdt med de normerede besætninger, der fremgår af andre kilder, viser de, at skibene under Torstenssonfejden ofte var underbemandede. Det skal senere blive behandlet nærmere.

Skibstyper

I flådens regnskaber skelnes der kun mellem tre skibskategorier: Orlogsskibe, jagter og galejer, der er opført under et, samt koffardiskibe. Udover egne skibe kunne flåden i krigstid desuden disponere over privatejede defensionsskibe.

Orlogsskibe

Typologisk havde alle orlogsskibe siden syvårskrigens dage været det der tidligere havde været benævnt kraveller: Skeletbyggede skibe med glat yderklædning og et længde-bredde forhold på 3,5:1 eller mere. Men i modsætning til senere tiders slagflåder af ensartede linieskibe, bestod Christian 4.s orlogsflåde af meget forskelligartede skibe. Det hænger sammen med datidens slagtaktik, hvor grundprincippet siden Herluf Trolles dage havde været en formering af flåden i et antal tre- skibsgrupper, hver bestående at et stort skib med to mindre sekundanter. Og selvom dette grundprincip efterhånden blev udvidet til også at indebære en opdeling af flåden i et antal eskadrer, to, tre eller fire, viser mange kilder, at man stadig skelnede mellem »store« og »små« orlogsskibe. En analyse af de enkelte skibes størrelse viser, at mens de »store« skibes deplacement gerne lå på omkring 600-1200 tons var de »små« på blot 150-500 tons, og at disse to kategorier antalsmæssigt forholdt sig som 1:3 indtil 1644. De små skibe, senere tider ville have kaldt dem fregatter, var særdeles anvendelige til

12. Lind 1896 p 11, 42 og 73.

patruljetjeneste, men i slagene under Torstenssonfejden 1644-45 viste de sig temmelig unyttige, og derefter koncentrerede man skibsbyggeriet om »store« skibe, forløberne for 1700-tallets linieskibe. Blandt de store skibe tillader datidens terminologi udskillelse af den fornemste type: »Hovedskibet« eller »Kapitalskibet«, der som regel var en todækker med et deplacement på omkring 1000-1300 tons, men som også kunne være et storskib, i så fald gerne en tredækker, på 2000-3000 ton eller mere.

Jagter og Galejer

Jagtbetegnelsen dækkede, i modsætning til den nyere betydning, en lille tremastet hurtigsejler. Med hensyn til galejerne kunne de være af middelhavstypen. Frederik 2. havde i sin tid indkaldt franske skibsbyggere til at bygge de første galejer til flåden,[13] og fra omkring år 1600 findes der bevaret middelspanttegninger af galejer af middelhavstype. Fra 1650'erne findes der desuden såvel afbildninger som en model af sådanne galejer. Men ofte dækkede galejbetegnelsen blot over et lille skib, der, foruden af en normal tremastet skibsrig med under- og merssejl, kunne drives frem af årer, og det ses ofte, at betegnelsen »jagt« og »galej« anvendes i flæng om det samme skib.[14] I 1620'erne blev det pålagt købstæderne i Norge at holde »galejer« til nærforsvar. De blev kaldt til Danmark under Kejserkrigen, og der forblev de efter krigen. I begyndelsen af 1630'erne blev de solgt »på nær ti af de bedste«.[15] Jagter og galejer var som regel på under 100 tons. Deres kampværdi må derfor anses som så ringe, at de normalt ikke er medtaget i de styrkeoversigter der senere vil blive meddelt.

Koffardiskibe

Flåden og kronen dækkede i meget høj grad sine logistiske behov med egne lastdragere. Transport af tømmer fra Norge, sandsten fra Gotland, afhentning af østers til hoffet, proviantforstærkninger til flåden når den var til søs, alt besørgedes af kongelige koffardiskibe, hvis antal ofte oversteg antallet af orlogsskibe. Kongen var således i særdeleshed rigets største reder. Hans koffardiskibe førte ganske som orlogsskibene splitflag, men når den blev solgt, skulle »de spidse Flag og Fløje som findes på dem afleveres på Holmen, da Kongen ikke vil tillade (civile) Koffardiskibe at føre spidse Flag og Fløje.[16] Koffardiskibene kunne være af mange forskellige typer. Foruden almindelige (kravel)skibe, af og til udtjente orlogsskibe, nævnes fløjter, skuder, bojerter eller krejere. De fleste af disse småskibe blev købt brugt af private, en del var priser der var opbragt for ulovlig handel, og de fik som regel kort levetid i flåden inden de udgik

13. Franske galejbyggere, RentmR april 1569, fol 234-35.
14. Matr.skr.R.
15. KBB 16. og 23. marts 1631.
16. KBB 20. maj 1635.

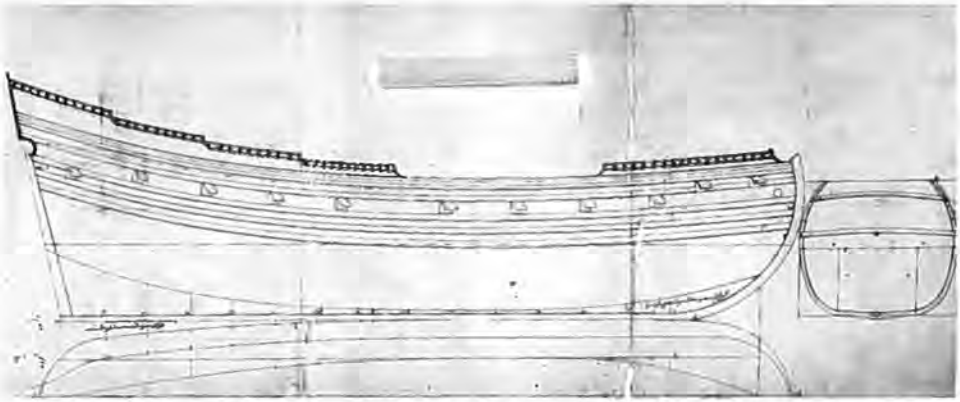
eller blev solgt. De er normalt ikke medtaget i styrkeoversigterne. De største af de kongelige koffardiskibe doublerede imidlertid af og til som orlogsskibe i krigstid, sådanne skibe er inkluderet i styrketallene.

Defensionsskibe

Tanken om en defensionsskibsordning opstod i begyndelsen af 1620'erne. Den indirekte årsag var, at Nederlandene efter udløbet af våbenstilstanden med Spanien i 1621, ikke længere kunne varetage den livsvigtige import af salt herfra til Nordeuropa. Saltpriserne steg voldsomt, til stor skade for sildefiskeriet, og man frygtede, at der ligefrem kunne opstå mangel på salt. I det marked der således åbnede sig, så den virksomme Christian 4. straks en mulighed for at ophjælpe købstædernes skibsfart samtidig med, at der blev skabt en reserve af skibe, der kunne være »tjenlige til Rigets Defension«.[17] Kort efter nytår 1623 udstedtes der privilegier for »Spanske Kompagnier« i en lang række danske købstæder. De skulle udrede skibe på 100 læster, der var tjenlige som defensionsskibe, og fik til gengæld eneret på al handel med salt og spansk og fransk vin i deres respektive områder. I maj 1624 kunne den svenske agent Anders Svensson i en rapport om den danske orlogsflåde tilføje, at der i København fandtes ialt 14 købmandsskibe, der om vinteren sejlede på Spanien og om sommeren på Island. Ingen af dem kan dog have været særlig store, de seks største førte kun 10 kanoner, og ingen defensionsskibe synes at have gjort orlogstjeneste under Kejserkrigen. Men investeringerne oversteg åbenbart købstædernes kræfter, og allerede i 1626 blev privilegierne atter ophævet.[18] Tanken om at forstærke landets forsvarspotentiel med egnede købmandsskibe var dog ikke død. I 1630'erne begyndte man at give privilegier til enkeltpersoner, »de rigeste og fornemste Borgere«, der kunne holde skibe på mindst 120 læster, bygget på orlogsvis, til gavn for kongen og riget i krigstid.[19] I Norge tog man i 1629 fat på at skabe en defensionsskibsordning. Her skulle de større byer hver stille et antal skibe, og her var der åbenbart tilstrækkelig kapital til at det lykkedes. Af de ca. 25 defensionsskibe, der blev indlejet under Torstenssonfejden, var de 16 norske. Men skønt defensionsskibene kostede fire gange så meget at bygge og udruste som almindelige koffardiskibe, viste de sig under krigen at have begrænset kampværdi.[20] En del af forklaringen var uden tvivl, at deres artilleristyrke kun var ca. halvt så stor som den de rigtige orlogsskibe af samme størrelse førte. Årsagen hertil lå i de diametralt modsatte stabilitetsforhold, der gjorde og gør sig gældende for krigsskibe og handelsskibe. De førstnævnte er beregnet til at føre deres »nyttelast«, kanoner og

I begyndelsen af 1630'erne blev bygmesteren David Balfour sendt til Norge for at instruere de stedlige skibsbyggere i bygningen af defensionsskibe. I den forbindelse kan han have udfærdiget denne konstruktionstegning. Den viser et stort handelsskib af fløjtetypen med temmelig stor højde på batteridækket, et af kravene til defensionsskibe. RA, SøE K&T E 8.

17. KBB 21. juli 1621.
18. Forordninger, 16. og 26. aug. CCD. IV. 22-24, miss. til lensmænd og privilegier, KBB 28. aug. 1622 og 6. jan. 1623. 1624 opgørelse, Tandrup 1971 p 453. Tilbagekaldelser og endelig ophævelse, KBB 23. apr. 1625 og 19. juni 1626.
19. KBB 29. marts 1630 og 18. febr. 1636.
20. Barfod 1948.



mandskab, over vandlinien, de sidste under. Ethvert forsøg på at kombinere de to skibstyper må derfor resultere i en hybrid, der hverken kan føre tunge kanoner eller tung last. Ikke desto mindre vedblev man at bruge defensionsskibe i resten af 1600-tallet. I styrkeoversigterne er defensionsskibene kun opført i de år hvor de gjorde tjeneste under kronen.

Skibsbyggeri

Værfter og byggesteder

I perioden 1588-1660 fik flåden tilført ca. 60 nye orlogsskibe. Heraf var de 12 hovedskibe på over 1000 tons, 14 mellemstore skibe på 500-1000 tons og ca. 34 små skibe på 100-500 tons. Af disse 60 skibe kan kun de fem påvises at være bygget på Bremerholm, der altså langt fra var periodens vigtigste værft for nybygninger. Gennem hele perioden blev der dog bygget en del småskibe, jagter og galejer, på Bremerholm. Men resten af de større skibe blev bygget ude i landet, der hvor tømmeret fandtes.

I periodens begyndelse blev der af og til kun bygget et enkelt eller to skibe på et byggested, senere dukkede mere permanente værfter op, hvor der over en periode på 5-10, i et enkelt tilfælde 20 år, blev bygget 3-8 skibe. Når det så begyndte at knibe med at finde egnet tømmer blev værftet sløjfet, og byggeriet startede et nyt sted. Således byggedes der i Haderslev og Flensborg henholdsvis to og et skib i perioden 1596-1610.

Værftet ved Itzehoe i Holsten blev anlagt af Christian 4. i 1609, men fra 1614 synes det at være blevet overtaget af den private bygmester Peter Michelsen. Herfra leveredes ni skibe, det sidste i 1631.

I 1624 anlagdes et værft på Slotø ved Nakskov i forbindelse med kong

Hans' fæstning Engelsborg. Herfra leveredes fire skibe, det sidste i 1634. Fra anlæggelsen af dette værft findes en udførlig instruks. Lensmanden skulle lade opføre en længe på 20 bindinger med to ildsteder til folkene, tømrere, borere, savskærere og bådsmænd. Endvidere en smedie, fire væggerum vid, med to esser op gennem taget, og et hus på tre væggerum, hvor smedene kunne bo og have deres fetalje. Der skulle opføres fire væggerum til skriveren, hvoraf han skulle have de to bindinger til skriverstue og bolig, de to andre til at opbevare det, der daglig skulle udgives til byggeriet. Der skulle være en skorsten i skriverstuen. Også til bygmesteren skulle der opføres et hus på fire bindinger, de to med en skorsten, til hans egen bolig, de to andre til hans fetalje, instrumenter og redskaber. Kokken og kældersvenden skulle have otte væggerum til at koge og have fetalje i, hvor der skulle opføres en stor muret skorsten. To væggerum hus skulle bruges til naglebod. Smedien skulle tækkes med tegl af hensyn til brandfaren, de andre bygninger med brædder eller tegl, som det bedst kunne fås til ringeste bekostning.[21]

Bygmesteren David Balfour anlagde midt i 1620'erne sit eget værft på Christianshavn, herfra leverede han fem skibe frem til 1631.

I Norge anlagde lensmanden i Nedenes len, Christoffer Giøe, i begyndelsen af 1630'erne et værft ved Arendal, hvorfra der frem til 1642 blev leveret seks skibe, fem mindre og et stort.

Storkøbmændene Albert Berns og Leonhard Marselis anlagde i slutningen af 1630'erne et privat værft i Neustadt i Holsten, hvorfra der frem til 1649 leveredes seks skibe, deriblandt det berømte TREFOLDIGHED.

Endelig blev der i 1645 anlagt et værft på Hovedøya syd for Akershus. Her blev der bygget tre hovedskibe, hvoraf de to var meget store, og to små fregatter. Dette værft eksisterede indtil 1670.

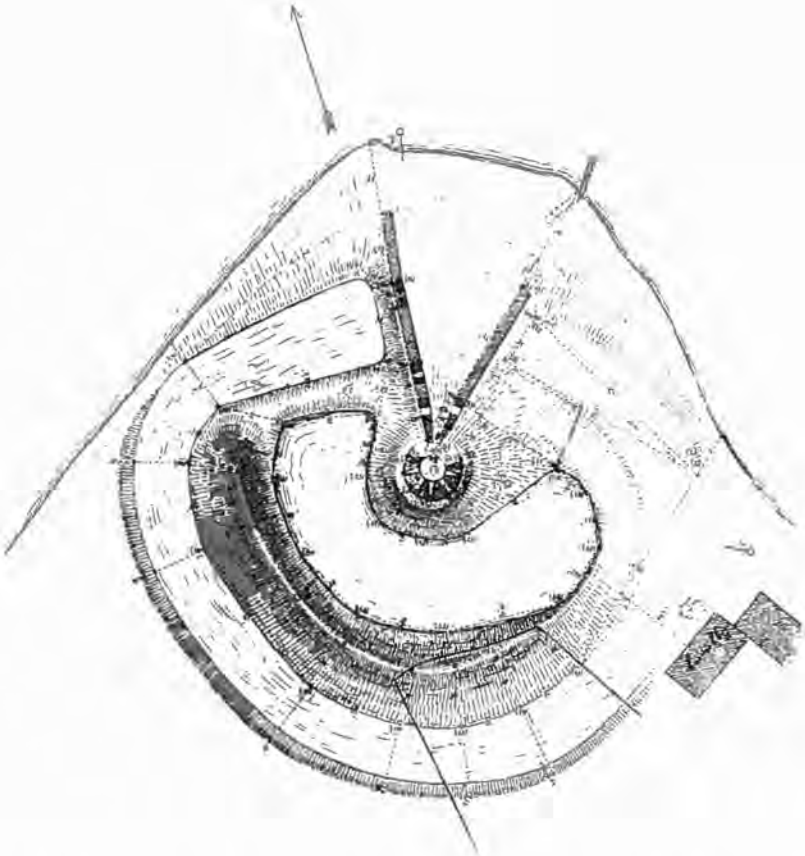
De skibe, der blev bygget ude i landet, var som regel kun »bilfærdige« når de blev sejlet til København. Færdiggørelsen med aptering, det finere billedskærerarbejde, maling og endelig oprigning foregik som før nævnt på Bremerholm.

Tømmerstruktur og jernforbrug

»Dette er generelt at observere. På de største skibe ligger bjælkerne seks fod fra hverandre, hver bjælke 18 tommer bred og lige så tyk. Ribber og krumholter er ikke savede men (krum)voksede, og så tæt sammen, at man næppe kan lægge en hånd imellem, og i hver ende befæstede med jernbolte, ligesom barkholterne er tæt besat med jernbolte. Også i indholterne, hvor knæene skarves, er der sat to bolte i bredden. Man kan ikke

21. Anlæggelsen af værftet i Itzehoe, Detlefsen p 177. Slotø, KBB 19. marts 1624.

Engelsborg på Sloto blev anlagt af kong Hans under kampen mod hansestæderne som en befæstet fremskudt flådebase. Som sådan kom den endnu en gang til at fungere i Kejserkrigens sidste år. I 1624-34 blev anlægget brugt som skibsværft. Nyere udgravninger har vist rester af to byggebeddinger og bygningsfundamenter mellem flankemurene.
Opmåling af Peter Hauberg 1904.



tælle alle boltene i hvert skib, men hvert af de store skibe findes indført i kongens regnskab med 500 skippund jern, de mindre 2-300 skipp, alt efter størrelse«. Sådan beskrev en svensk agent respektfuldt de danske orlogsskibe i en rapport ca. 1640.[22]

Men arkiverne rummer mere præcise oplysninger om strukturen i datidens skibe. Ganske vist findes der kun meget få oplysninger om forbruget af tømmer til de skibe, der blev bygget ude i landet. Her har bygmesteren formentlig temmelig frit kunnet disponere over egnede træer i de nærliggende skove der blev ham anvist, uden smålige hensyn til bogfø-

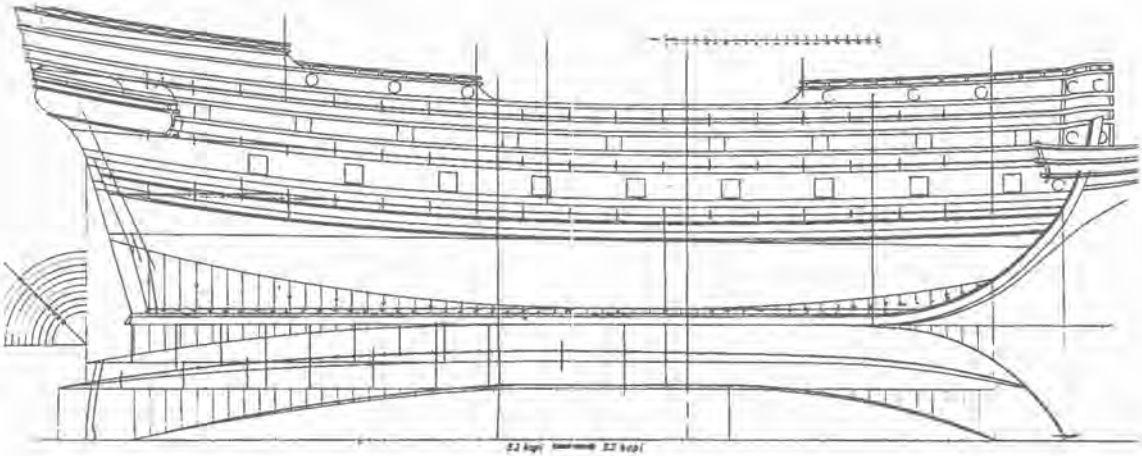
22. Sjöexp. vol I-II, læg 24.

ring. Men tømmeret til to hovedskibe, der begge blev bygget på Bremerholm, ARGO 1601 og PATIENTIA 1617, findes udførligt angivet. Tømmeret til ARGO blev bestilt den 24. december 1598, halvdelen fra Sølvesborg, den anden halvdel i Haderslev. En analyse af bestillingerne, sammenholdt med skibets konstruktionstegning,[23] viser at spantelegemet bestod af ialt 110 lag. Tegningen viser 55 spanter, der altså hver bestod af to lag. I hvert lag indgik fem stykker tømmer: En bundstok, to »slagtømmere« eller »indholter i slaget« og to oplængere. Et spant fra sidste halvdel af 1700-tallet bestod også af to lag, men da indeholdt kun det ene lag en bundstok. Dette lag bestod af syv stykker, det andet lag indeholdt seks stykker, hvoraf de nederste, »zitterne«, ikke krydsede kølen. Dette og de enkelte tømmerstykkers dimensioner viser, at skovene i slutningen af 1500-tallet stadig rummede store mængder af krumtømmer. Tømmerstykkerne umiddelbart over bundstokkene bestiltes til ARGO i længder på 13 og 14 alen svarende til 7,2-7,8 m, mens de i 1700-tals spantet kun var 14-16 fod eller 4,4-5,0 m lange.[24] En anden interessant detalje skal nævnes. På Argo's tegning er hvert tredje spant mærket med et kryds, uden tvivl en markering af fastespanterne, de spanter, der blev samlet på planen og rejst på kølen, inden de øvrige løse såkaldte fyldespanter blev indsat. Hækspantet må regnes som fastespant og 18 spanter er afkrydset, det svarer til de 19 fastespanter, som fabrikmester Knud Benstrup indførte i 1730'erne. Det betragtede Benstrup som et stort fremskridt i forhold til den tidligere praksis han kendte, nemlig den de hollandske bygmestre havde indført i 1663, hvor man kun brugte syv fastespanter.[25]

Tømmeret til PATIENTIA blev formentlig hugget i Bramdrupdam ved Kolding i januar 1614 under kongens personlige ledelse. Skibet blev kølstrakt om sommeren samme år, og opgørelsen gælder et stort skib, angiveligt et som kongen havde ladet opsætte på Bremerholm i 1614.[26] Udover ARGO var PATIENTIA det eneste hovedskib der blev bygget på Bremerholm under Christian 4., der er således ingen tvivl om identiteten af det omhandlede skib. PATIENTIA var lidt mindre end ARGO, og det havde kun 100 spantelag svarende til 50 spanter. Men her bestod hvert spantelag af syv stykker, en bundstok, to »Indholter næst Bundstokke«, to »Indholter næst de nederste Indholter« og to oplængere. Årsagen kan selvfølgelig have været en lokal mangel på krumtømmer, men mangelen har sandsynligvis været mere udbredt, for samtidig med at man efter 1630 næsten ophørte med at hugge dansk tømmer til Bremerholms forbrug, ophørte også skibsbyggeriet i Danmark. Efter lukningen af Slotø-værftet i 1634 foregik stort set alt nybyggeri i Norge og Holsten. Tilbage til PATIENTIAS spanter. Antallet

David Balfours tegning fra 1598 til Christian 4.s første hovedskib ARGO. Det er verdens ældste identificerede skibskonstruktionstegning, og sammenholdt med tømmerbestillingerne yder den detaljerede oplysninger om datidens skibsbyggeri. Forf. kopi af RA SoE K&T E 2 og 3.

23. Bestillinger, KBB, behandling af konstruktionstegningen, Probst 1993.
24. Linieskibet Holsten 1772-1814, Marinehistorisk Selskabs skrift nr 21. Dimensioner udmålt på middelspanttegning p. 27.
25. »Efter den franske Konstruktion som Skibene nu bygges efter, eer paa Kjolen oprejsede 19 faste Spanter, som er sammenboltede, som eer till Styrke for Skiibene«,– »Forhen viidste man ikke her af at rejse flere end 7 faste Spanter paa Kjolen af Orlogsskibe,«. RA, Benstrups forsvarsskrift 9. apr. 1739, venligst meddelt af Frank Allan Rasmussen.
26. Kongens tommerhugst og kolstrækning, C4 skrivkalender p 92 og 96. »Offuerslaug Aff Attschillige Skibs thommer som kunde gioris fornøden Att fuldferdige saadant eet skibff med, som Kong: Maiett: udi forgangen Aar 1614 hafte ladet Opsette herpaa Bremmerholmbh«, Da Kanc. B 164 IX 06.



af tømmerstykker svarede stort set til 1700-tallets praksis, men tilstedeværelsen af en ekstra bundstok i hvert spant må have givet større styrke. Det er måske forklaringen på, at ingen af de to omhandlede skibe synes at have haft katspor, sådanne nævnes i hvert fald ikke i nogen af opgørelserne. Desværre opgives førligheden af spantetømmeret heller ikke i nogen af dem, så skønt spanteafstanden i ARGO kan måles til 78 cm på tegningen, kan den svenske oplysning om afstanden mellem tømmeret ikke kontrolleres. Mangelen på katspor må imidlertid have nødvendiggjort særdeles kraftigt spantetømmer, en sidehugning på 14 tommer virker ikke usandsynlig. Det giver en afstand mellem spantelagene på ca. en tomme, 2,6 cm, næppe nok til at en hånd har kunnet stikkes imellem. Mens tømmerbestillingerne til ARGO ikke anfører nogen priser, angives prisen for hvert tømmerstykke og alle plankerne til PATIENTIA. Ialt kostede træet 11.706 dlr.

Med hensyn til jernværket, findes der fra bygningen af hovedskibet RECOMPENS i Itzehoe 1610-12 en opgørelse over hvad der blev udleveret til skibsbyggeren. Ialt modtog David Balfour 9880 pund jern, knap 5 tons, eksklusive ankre. Jernet kostede 3424 dlr plus 1521 dlr i arbejdsomkostninger. Ankrene til et hovedskib vejede mindst 4 tons,[27] så hvis de er inkluderet i de 500 skippund, svarende til 8 tons, som den svenske agent opgiver, er hans oplysning i underkanten når det gælder de største skibe.

Tømmer og jern til bygningen af et hovedskib kostede således over

27. Jern til RECOMPENS, Da Kanc. B 164 IX 06 læg 17. Til JUSTITIA på ca 800 tons udleveredes i november 1636 seks ankre, fire store på mellem 4 1/2 og 6 1/2 skippund og to små hver på 1 1/2 skipp. Tilsammen vejede de 24 1/2 skipp. 9 lisp. svarende til 3992 kg. Da Kanc. B 180 I.

15.000 dlr, en betydelig sum. Så langt de rækker, bekræfter kilderne således på alle måder den svenske agents udsagn om kvaliteten af skibsbyggeriet på Christian 4.s tid. I modsætning til senere i århundredet blev der ikke sparet, hverken når det gjaldt materialer eller arbejdsindsats.

Konstruktionsmetoder

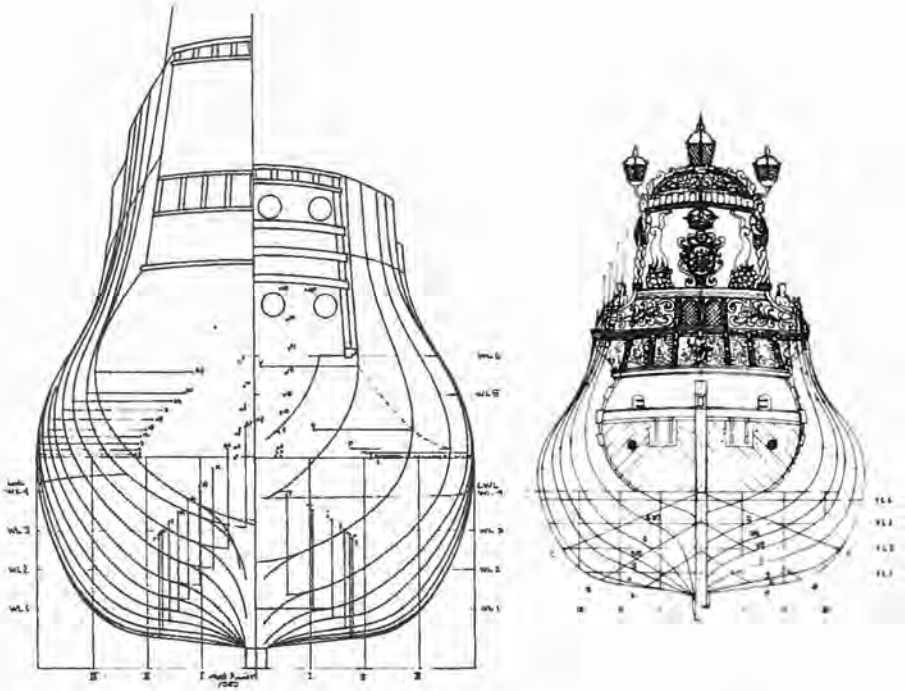
Skibshistorikere skelner gerne skarpt mellem to forskellige byggeprincipper i datidens Nordeuropa, den engelske metode og den kontinentale, sidstnævnte gerne benævnt den hollandske. Tilsyneladende var de også meget forskellige, således brugte engelske bygmestre tegninger mens de hollandske byggede uden tegninger. Det kan imidlertid påvises, at de metoder der anvendtes ved formningen af skroget, opslagningen af spanterne i fuld størrelse, inden for de to retninger, var ganske nært beslægtede. Englændernes tegninger tjente først og fremmest som kommunikationsmiddel mellem bygmester og bygherre, ved selve byggeriet måtte bygmesteren, ganske som sin »hollandske« kollega, konstruere skroget i fuld størrelse ud fra visse geometriske principper. Indenfor begge retninger var det bredeste spant, mester- eller middelspantet, afgørende for underskrogets form. Ifølge engelsk praksis defineredes underdelen af mesterspantet af en kort lige bundstok der på hver side forbandtes til bredden af tre cirkelslag. I princippet gik radierne på disse cirkelslag igen i alle de øvrige spanter, kun centrene flyttedes mod skibets ender indad og opad efter geometriske metoder, der bevirkede, at skroget automatisk fik en regelmæssig form, at linierne »trak« som det hedder i moderne ingeniørsprog. I praksis reduceredes en eller flere af cirkelslagenes radier ofte mod skrogets ender, også efter geometriske metoder, der sikrede en ren skrogform.

Et kontinentalt middelspant bestod af en temmelig lang V-formet bundstok og forbindelsen til bredden bestod af kun to cirkelslag. Det var derfor nødvendigt at reducere en eller begge radier mod skibets ender, men metoderne til såvel denne reduktion som til flytningen af cirkelslagenes centrer indad og opad mod skibets ender, svarede i princippet ganske til de metoder man brugte i England, og også her blev resultatet et skrog hvis linier automatisk »trak«.[28] Opslagningen af spanterne, dvs. optegningen af deres form i fuld størrelse på en spanteplan, foretog mestrene selv, så selv om begge metoder anvendtes sideløbende i flådens skibsbyggeri, har det for de menige skibstømrere, der tilhuggede tømmeret, næppe gjort nogen forskel, om det var den ene eller den anden metode der blev brugt.

Skønt de individuelle mestre brugte forskellige varianter af opslagningsmetoderne, var grundprincipperne de samme. Den praktiske del af

28. Probst 1993.

Sidst i 1600-tallet begyndte man at tegne spanterids i lille skala for at forudberegne deplacementer, tidligere nøjedes man med at slå spanterne op i fuld størrelse på en bræddeplan. Fra Christian 4.s tid findes der derfor ingen spanterids bevaret, men tegnings- og kontraktmaterialet rummer tilstrækkeligt grundlag til rekonstruktion af to sådanne. Til venstre hovedskibet ARGO, *der var bygget efter engelske metoder, til højre det lette orlogsskib* FIDES, *der var bygget af en hollænder. Begge skibe var velsejlende. Skala 1:192, forf.*



skibskonstruktionen lå således i temmelig faste rammer. Anderledes forholdt det sig med den teoretiske del. Der fandtes ingen metoder til at forudberegne et skibs egenskaber, dets fart og stabilitet. Slæbeforsøg kendtes ikke og metacenterbegrebet, der er grundlaget for al moderne stabilitetsberegning, blev først introduceret i midten af 1700-tallet. Skibsbygning betragtedes da også som en mellemting mellem kunst og videnskab, et område der var omgivet med en del mystik, og dygtige bygmestre var eftertragtede og højtlønnede.

Det lå ikke under en konges værdighed at beskæftige sig med skibsbygning. Frederik 2. kunne i 1585 fortælle, at han personligt med stor flid havde overvåget bygningen af et nyt skib. Han havde selv foreskrevet for bygmesteren hvordan alt skulle være, og når denne i kongens fravær havde opsat noget der ikke var efter kongens vilje, måtte han nedtage det og lave det om »ganske efter vort Behag«. Resultatet blev den vellykkede hurtigsejler GIDEON.[29]

Frederik 2. må således have været en ganske habil skibskonstruktør, og han sørgede for at sønnen fik et godt indblik i såvel skibsbygning som sejlads. Prins Christian var otte år gammel da hans far konstruerede

29. Lind 1902 p 208f.

GIDEON, men på grund af smittefaren i hovedstaden opholdt han sig på Skanderborg Slot, og hertil lod kongen et lille skib transportere over land til søen ved slottet. Et par år efter beordrede Frederik 2. en skibsbygmester og adskillige skibstømrere til Skanderborg, hvor de byggede en brandjagt, et lille tremastet skib med nogle få lette kanoner. Mens byggeriet stod på, ser det ud til, at prinsens normale undervisning blev suspenderet, der findes nemlig ingen latinske stile fra den periode! Tiden er sikkert gået med praktikundervisning i skibsbyggeri.[30]

I 1592 besøgte den 15-årige prins Tycho Brahe på Hveen, og her drejede samtalen sig om »Krigsbygningskunst, Søfartslære, Skibsbygning og Vandbygningskunst«. Desuden aftaltes det, at Christian 4. skulle sende nogle unge mennesker til oplæring hos Tycho Brahe i »teoretisk Sømandskunst og overhovedet den del af Matematiken, der havde anvendelse paa Søvæsenet«.[31] Der kendes nu ingen eksempler på, at elever af Tycho Brahe kom til at gøre tjeneste ved flåden, men alt tyder på, at Christian 4. var interesseret i skibskonstruktionens teoretiske baggrund. Og senere møder vi da også kongen som regulær skibskonstruktør. Således udfærdigede han i 1613 egenhændigt et meget detaljeret udkast til en byggekontrakt for en ny skibstype. Året efter overvågede han som før nævnt hugningen af skibstømmer ved Kolding, formodentlig til hovedskibet PATIENTIA, under hvis prøvesejlads i 1617 kongen sejlede stormasten over bord. Senere skrev kongen, at han egenhændigt havde gjort »skabelonen« til TREFOLDIGHED, og i Rigsarkivet er der bevaret et par middelspanttegninger, som må antages at være udført af kongen. Det er således næppe overdrevet, når det i ligprædikenen fremhævedes, at Christian 4. havde »Skibsarkitektur saaledes af Fundamentet forstanden, at han til de allerskønneste og største Skibe Modellen med egen Haand haver gjort og forfærdiget og Skibsbyggerne den tilstillet, et stort Arbejde derefter at bygge«.[32]

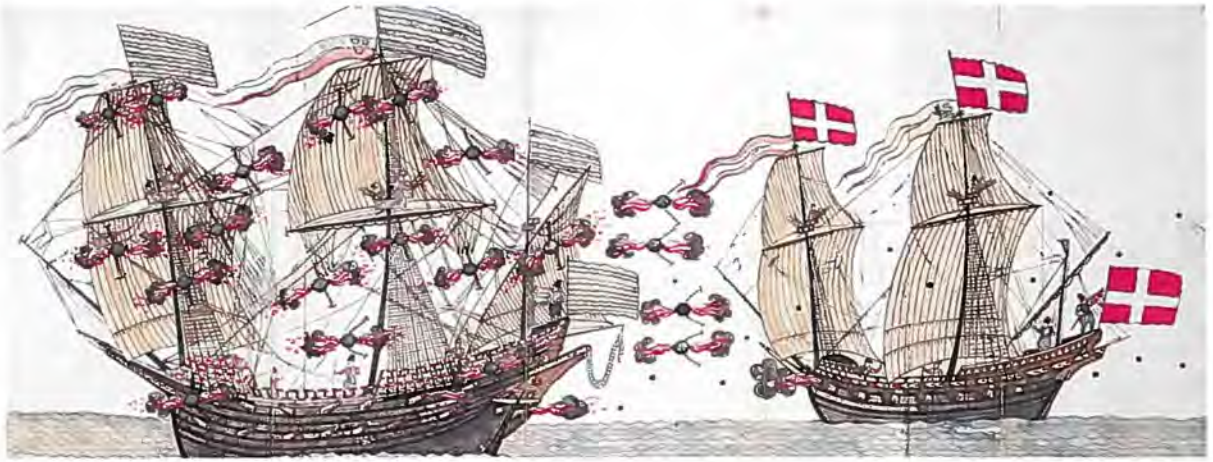
Det var dog begrænset hvor megen tid kongen kunne bruge til skibsbyggeri, ansvaret for konstruktion og bygning var normalt overladt til bygmestrene, enten kongens egne eller private.

Tojmester Rudolf Dewenter udarbejdede i 1585 et håndskrift, »Bericht von Pulver und Feuerwerken«, sikkert til brug i undervisningen af den unge prins Christian. Denne tegning af et svensk og et dansk orlogsskib i artillerikamp har ofte været gengivet, men hvad er det egentlig Dewenter prøver at fortælle? Teksten fylder adskillige sider, men essensen er, at et lille velsejlende og velarmeret skib kan tilføje et stort skib megen skade (grossen abbruch und Schadten), uden selv at komme i vanskeligheder. Det var sikkert denne filosofi, der i 1613 fik Christian 4. til at konstruere det lille, velsejlende og svært armerede FIDES, der frem til begyndelsen af 1640'erne blev fulgt af en lang række lignende skibe. Foto KB.

Skibsbygmestre

De bygmestre der arbejdede på Bremerholm havde kongelig bestalling med en fast årsløn. I begyndelsen af perioden forpligtede bestallingen dem til både at »bygge og opsætte« skibe, altså at udføre såvel reparationsarbejde som nybyggeri, men straks efter Christian 4.s kroning ændredes praksis. Derefter blev der for alt nybyggeri, og af og til også for store reparationer, oprettet særlige kontrakter, og her havde de involverede

30. P. Holck: Christian den Fjerdes Skib på Skanderborg So. Hist. Tidsskr. 10R. 6. Bd. 1942-44 p. 485-498.
31. Troels-Lund: Historiske Fortællinger Tider og Tanker bd I, Kbh. og Kria. 1910, p 189f.
32. Lind 1889 p 21.



bygmestre ikke nødvendigvis nogen kongelig bestalling. De faste mestre på Bremerholm beskæftigede sig i den følgende tid udelukkende med den løbende vedligeholdelse af skibene, de skulle kun »bygge og hjælpe«.[33] Mange af byggekontrakterne er bevaret. De indeholder som minimum en angivelse af skibets størrelse og pris, desuden gerne fastsættelse af hvem der skulle levere materialer og folk, leveringsbetingelser og -tidspunkt. Indtil begyndelsen af 1630'erne blev kontrakterne indgået direkte mellem kongen og bygmesteren, derefter kontraheredes byggeri i Norge mellem kongen og enten lensmanden i Nedenæs, Christoffer Giøe eller statholderen, Hannibal Sehested, der begge benyttede opsendte kongelige bygmestre. Byggeri i Holsten kontraheredes med konsortier, f.eks. Berns og Marselis, der havde deres egen bygmester. Han byggede efter kontinentale metoder, men hans navn kendes ikke.

Tidligere synes kontinentale byggemetoder at have været enerådende inden for dansk skibsbyggeri,[34] men samtidig med at Christian 4. indførte kontraktbyggeri, indkaldte han bygmestre fra Skotland, der arbejdede efter engelske metoder. Den første var adelsmanden David Balfour, der ankom i 1597 i en alder af blot 23 år. Af alle Christian 4.s skibsbyggere er han utvivlsomt den mest kendte, og han var langt den mest produktive. Trods sin unge alder fik han hurtigt store opgaver. I 1599-1601 byggede han hovedskibet ARGO, og umiddelbart derefter storskibet TRE KRONER. Christian 4. har næppe haft grund til beklagelse over hverken manglende flid eller dygtighed hos Balfour. Ikke desto mindre synes forholdet mel-

33. I 1592 pålagde Hans Matsens bestalling ham at bygge og opsætte alle de skibe, både store og små, som kongen eller rigens admiral gav ham ordre til at bygge og opsætte. Robert Peitersen skulle i 1604 blot »bygge Kongens Skibe, og hjælpe naar det gores Behov«. De fik samme løn, 150 dlr, diverse proviant og fri bolig. KBB 13. jan. 1502 og 2. nov. 1604.

34. Probst 1994.

lem de to herrer at have været temmelig anstrengt, og i 1612 blev bygmesteren, som det senere skal omtales nærmere, sat i fængsel på Dragsholm. Kort efter løsladelsen i 1616 genoptog Balfour imidlertid arbejdet, og i 1617, tyve år efter at han var begyndt at bygge skibe for kongen, fik han bestalling som skibsbygmester, med en årlig løn på 400 dlr.[35] I 1624 fik Balfour skøde på en grund ved Strandgade (nuværende nummer 8-14) på Christianshavn, og her indrettede han som nævnt et skibsværft, hvor han byggede de sidste fem skibe han leverede til kronen. Balfour havde dog stadig sin gang på Bremerholm. I maj 1625 forpligtede han sig til, sammen med Daniel Sinclair, hvert fjerde år at have udlært 12 gode skibstømrere. De skarpsindigste af disse personer skulle undervises i cirklernes delinger. Og kort efter afleverede Balfour og Sinclair en skriftlig betænkning angående skibsbyggeriet på Bremerholm. Betænkningen indeholdt åbenbart en del kritik af »letsindige praktiker«, for prinsen bestemte, at den skulle holdes hemmelig. Den synes ikke at være bevaret. Balfour nåede at bygge mindst 20 skibe til flåden, det sidste blev leveret i 1631. Han døde i 1634.[36] Balfours bevarede konstruktionstegninger viser, at han arbejdede efter engelske metoder, og flere af hans skibe blev brugt som forbilleder for senere byggerier.

Omtrent samtidig med at Balfour blev fængslet, dukkede endnu en adelig skotsk bygmester op, Daniel Sinclair, der blev medlem af Danske Kompagni i 1614. Skønt kilderne tier herom, har hans første opgave formentlig været bygningen af hovedskibet PATIENTIA 1614-17. Ganske vist var kongen stærkt involveret i dette byggeri, men han har næppe kunnet afse tid til at føre dagligt tilsyn. Sinclair fik bestalling som skibsbygmester i 1617, samtidig med Balfour. De to skotter, der i 1624 blev besvogrede da Sinclair giftede sig med Balfours steddatter, havde et nært samarbejde. De var som nævnt fælles om oplæringen af skibstømrere, de indgav sammen betænkning om forholdene på Bremerholm, og i hvertfald to af Sinclairs skibe blev bygget efter Balfours tegninger. Sinclairs største opgave blev bygningen af hovedskibet ST. SOPHIA på Slotø i årene 1624-28. Her forlød det i 1625, at han selv beholdt toppene af de fældede træer og solgte dem til bønderne, hvilket resulterede i en skarp påtale. Frem til 1634 byggede Sinclair endnu tre skibe på Slotø-værftet. Ligesom Balfour havde han en ejendom i Strandgade (nuv. nr. 30-32), han døde i 1636 efter at have bygget mindst fem skibe for kronen.[37]

Den eneste af de skibsbyggere, der kontraherede direkte med kongen, som aldrig fik nogen bestalling, var hollænderen Peter Michelsen. Han nævnes første gang i 1613, hvor han sammen med kongen udviklede en

35. Genoptagelse af arbejdet, KBB 3. nov. 1616. Bestalling KBB 2. juli 1617.
36. KBB 6., 15 og 21. maj 1625. Lind 1889 p 368-71.
37. Bestalling, KBB 2. juli 1617. Salg af tømmer, KBB 14. nov 1625. Medlem af danske Kompagni, giftermål og død, Lind 1889 p 371ff.

ny skibstype, herom senere. Kort efter synes han at have overtaget værftet ved Itzehoe, hvor han indtil begyndelsen af 1630'erne byggede en række skibe, dels mage til det første dels videreudviklinger. Michelsen fulgte kontinentale byggemetoder og han brugte ikke tegninger. Det er måske årsagen til, at hans kontrakter er usædvanligt detaljerede. Selv tykkelsen af bordplankerne er specificeret. Skibene var i øvrigt meget kraftigt byggede og de havde otte-ti katspor i bunden fra nye. Modsat Balfour synes Peter Michelsen at have nydt kongens repekt, et dokument fremhæver hans »Kunst und Wissenschaft«, og hans breve til kongen er ganske frimodige. Således tillod han sig i 1618 at rykke kongen for en underskrevet kontrakt for et påbegyndt skib, da byggeriet ellers ville gå i stå, og udtrykte samtidig håb om, at et netop færdigt skib, NELDEBLADET, ville behage kongen. Skønt det endnu ikke havde været til søs, det lå under oprigning, hævdede Michelsen at det var »ein braef schiff«. NELDEBLADET blev senere betegnet som flådens bedste sejler! Også i Itzehoe må Michelsen havde været en højt respekteret borger. Her blev han byrådsmedlem i 1622 og førsteborgmester i 1630-32. Han døde omkring 1635.[38]

I 1630'erne afløstes de skotske bygmestre af to danske mestre, Svend Andersen og Johan Brandt, der hver byggede to skibe for Christoffer Giøe i Nedenæs. Svend Andersen, der havde arbejdet sig op til mestersvend, fik den 25. januar 1631 bestalling som skibsbygmester med en årlig løn på 200 dlr. Kort efter må han være blevet sendt til Norge, hvor han frem til 1636 byggede DELMENHORST og SORTE RYTTER, der begge ifølge kontrakten skulle være som TRE LOVER, Balfours orlogsskib af HUMMEREN certen, men som blev noget større. Han må således have brugt Balfours tegning og hans spanteskabeloner blev fremstillet på Slotø, rimeligvis af Daniel Sinclair. Nogen selvstændig konstruktionsvirksomhed var der således ikke tale om.[39]

Johan Brandt var også mestersvend, måske en af dem der var blevet oplært af Balfour og Sinclair, da han i 1636 fik bestalling som bygmester med 200 dlr årlig løn. Året efter fik han og Svend Andersen fornyet deres bestallinger. Lønnen blev for dem begge hævet til 400 dlr, mod til gengæld at oplære nye skibstømrere, ganske som skotterne havde gjort. Fra 1638 til 1643 byggede Brandt i Norge TRE LOVER, en større udgave af Balfours HUMMEREN-cert, og STORMARN, der skulle være som Balfours TO LOVER (søsterskibet TRE LOVER var forlist i mellemtiden).[40]

Christian 4. lod sig dog ikke nøje med de lokalt uddannede mestre. I august 1641 gav kong Charles af England tilladelse til, at en dygtig skibsbygger måtte ledsage Christian 4.s agent til Danmark. Kort forinden

38. »Kunst und Wissenschaft«, tillægskontrakt 24. marts 1614, TKIA A 12. Brev til kongen 13. juli 1618, TKIA A 145. Byråd og borgmester, Irmisch. Brev fra hans enke, 20. aug 1635, Da. Kanc. B 3A, Kieleromslag.

39. Kontrakten for det første skib (KBB 23. marts 1631) nævner Daniel Sinclair som bygmester, men han havde 13. marts 1631 påtaget sig bygningen af et stort skib (NORSKE LOVE) på Slotø, og kan næppe samtidig have bygget et skib i Norge. Skabeloner til Norge, Da Kanc. B 223 Skibsbygg. paa Sloto, 13. juli 1631. Sv.A. fik 19. juni 1633 ordre til at sætte master i DELMENHORST, NRR p 552. Kontrakt til det andet skib, bygmester Svend, Bruun p 414ff. Dets identitet, Da Kanc. B 225 litra K. 10. juli 1636, SORTE RYTTER.

40. Bestallinger, KBB 29. aug 1636, 22., 26. og 27. maj 1637. Kontrakt for TRE LOVER, 22. aug 1638, NRR p 427f og Da Kanc B 164 IX 06. Kontrakt for STORMARN 8. juni 1639, Bruun p 416ff.

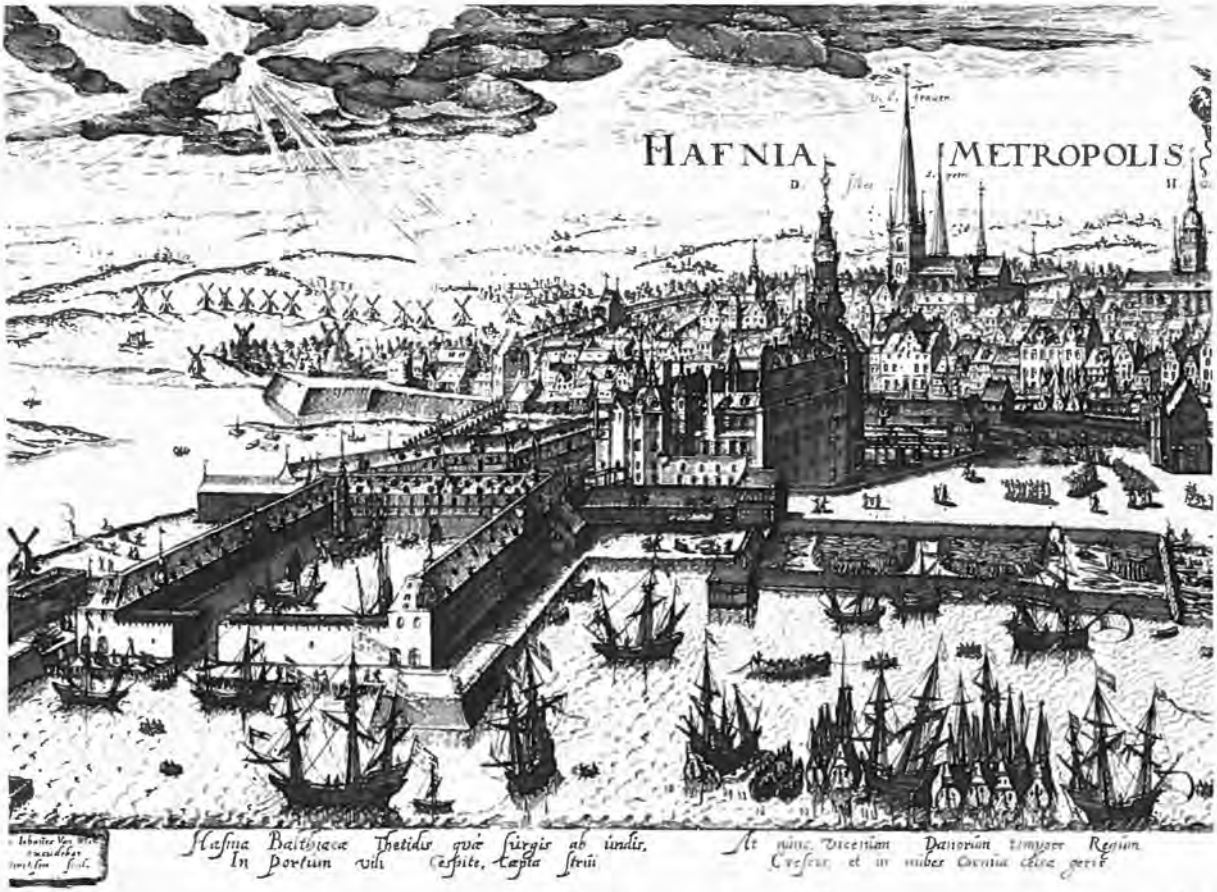
havde agenten truffet aftale med bygmesteren James Robbins om at træde i danske tjeneste. Robbins må virkelig have været en kapacitet, for årslønnen var aftalt til 900 dlr, plus 60 dlr til husleje. Han skulle ligesom forgængerne undervise skibstømrere. Robbins synes dog først at være kommet til landet i 1642.[41] Hans første opgave blev ombygningen af det nys leverede TREFOLDIGHED, så det blev til Christian 4. tilfredshed, og først i 1645 kom han i gang med at bygge nye skibe. I maj det år blev han, sammen med sønnen, der hed det samme som faderen, sendt til Norge med stadtholderen Hannibal Sehested, for at bygge et skib efter den medgivne »Skabelon og Fortegnelse«. Både skabelonen (tegningen) og fortegnelsen var underskrevet af kongen og holmadmiralen, men var formentlig begge udarbejdet af bygmesteren.[42] Det er første gang man hører om en kongeligt approberet tegning. Frem til 1651 byggede de to skibsbyggere tre store skibe på Hovedøya. James Robbins d.y. fik bestalling som underskibsbygger i 1647 med 300 dlr årligt, i november 1654 fik han bestalling som skibsbygmester med 600 dlr årligt. Umiddelbart forinden havde han bygget et skib i Lübeck, som var kontraheret med kongens faktor der, Heinrich Würger. I 1656-57 byggede de to mestre endnu et hovedskib, TRE LOVER, denne gang på Bremerholm, men i maj 1658 fik James Robbins d.y. sin afsked.[43] Faderen fortsatte imidlertid i tjensten, men i 1663 nægtede han at gå på Holmen, inden han havde fået 5000 rdl han havde til gode, og da man ville bygge et skib efter TRE LOVER's model (tegning), nægtede han at udlevere den. »De som bygger maa og skaffe ny modeller« erklærede han, og admiralitetet måtte i stedet opmåle og gennemse skibet.[44] Kort efter blev skibsbyggeriet overtaget af hollandske mestre, der byggede efter de billigere kontinentale metoder. Robbins måtte derefter affinde sig med dagløn som almindelig skibstømrer. Skånske Krig viste imidlertid manglerne ved de nye skibe, og i 1679 blev gamle Robbins igen ansat som bygmester for at bygge endnu en kopi af TRE LOVER. Han døde dog kort før kølen blev strakt på det nye skib.[45]

Christian 4.s første store byggeprojekt, Tøjhuskomplekset, var et imponerende anlæg af europæisk format. Den eneste samtidige gengivelse af det, Wicks prospekt fra 1611, er imidlertid behæftet med adskillige fejl. Havnen fyldte ikke hele arealet mellem de to hovedbygninger, og længen mod slottet, det senere rigsarkiv, blev først opført langt senere.

Artilleri

»Aarsagen huorfor Ieg achter inted mange støcker, mens at man kan bruge dii bedste støcker, naar man kan føre Merssegelen, Er denne, att man y disse kvarter selden eller aldrig faar saa stor stylling (vindstille), at man kan gribe saadant et Skiib an med galejer eller smaa skyb«. Således skrev Christian 4. til Corfitz Ulfeldt i 1642 angående udrustningen af TREFOLDIGHED.[46] Brevet viser, at kongen betragtede skib og artilleri under

41. Kong Charles' tilladelse, Macray 3'rd report p 53. Lon etc. Bruun p 247.
42. NRR 11. maj, p 365.
43. Bestallinger, 1647, NRR 524, 1654, Sj. Reg. fol 577-78. Afsked 13. maj 1658, Da Kanc. B 223 III 118.
44. Den svenske agent Peter Chambers rapporter, TfS 1928, pp 403 og 408.
45. Daglon som skibstomrer, Lind i TfS 1895 p 350, Genansættelse, Orlogsmuseet, Holcks Arkiv, NORSKE LOVE 1680.
46. C4 breve VIII 18. juli, p 201.



et, som et våbensystem, og hans ønske om at armere skibene med få kraftige kanoner i stedet for mange små leder tanken hen på slagskibsudviklingen i begyndelsen af 1900-tallet.

Den artilleripark Christian 4. overtog i 1596 var imidlertid så uhomogen og tildels forældet, at den kun tillod udrustning af ganske få skibe med tidssvarende artilleri. Der var behov for en kraftig modernisering, eller som det hed i datidens sprogbrug: »Rigets Befæstninger paa Grænserne og Kongens Skibsarmada er ikke saaledes forsynede med groft Skyts og anden Munition, som Nødtørften og Lejligheden vel kunde kræve, hvis der, hvad Gud forbyde, skulde komme noget fjendtligt og uforvarende paa.«.[47]

1500-tallets artilleri kan inddeles i tre hovedkategorier: smedejerns-,

47. KBB 28. juli 1601.

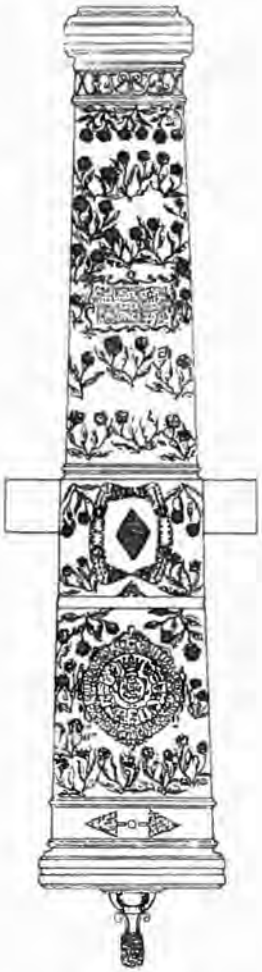
støbejerns- og metalkanoner. Typisk var de førstnævnte bagladere, de to andre forladere, men der var undtagelser. De svære smedejernskanoners løb var opbygget af et antal smedede jernstave, der blev holdt sammen af påkrympede jernringe. Løbene var åbne i begge ender, og ladningen, drivkrudt og projektil, fik plads i en krusformet beholder, et kammers, der kiledes fast til løbets bagende. Til hver kanon hørte to-tre kammerser, som muliggjorde en respektabel skudkadance, i hvert fald for de mindre kalibre, hvor kammerserne kunne håndteres manuelt. Det var til gengæld også den eneste fordel smedejernskanonerne besad over for de andre typer. Fremstillingsomkostningerne må have været store, såvel for selve kanonerne som for ammunitionen, der bestod af tilhuggede stenkugler. Og da teknologien åbenbart ikke rakte til at variere godstykkelsen fra bunden, hvor trykket var størst, til mundingen, var det begrænset hvor stor drivladning de tålte, til skade for rækkevidden. De smedejernskanoner Christian 4. overtog, var importeret af Christian 3. fra Nederlandene,[48] men i slutningen af 1500-tallet var skytstypen definitivt forældet.

Kammerserne til smedejernskanonerne var som regel fremstillet af støbejern, men i Danmark rakte teknologien den gang ikke til fremstilling af hele kanoner af støbejern. Frederik 2. havde i 1570'erne importeret et stort antal støbejernskanoner fra England, deriblandt over 100 »halve kartover«,[49] velsagtens svarende til de 18-pundige såkaldte »Culverins«, som englænderne med stor succes brugte mod den spanske Armada. Datidens støbejernskanoner var imidlertid temmelig upålidelige, de sprang ofte under affyringen, til stor fare for betjeningsmandskabet. Ved løbssprængninger splintrer støbejernskanoner nemlig, i modsætning til metalkanoner der blot revner.[50] Christian 4. fortsatte ganske vist med i begrænset omfang at importere støbejernskanoner fra England og af og til fra Saurland, og i 1620 forsøgte han at starte en produktion i Norge, men der var i alle tilfælde kun tale om mindre kalibre. Bortset fra de første år brugtes jernkanoner i den behandlede periode næsten udelukkende på koffardiskibe, rigtige orlogsskibe førte metalskyts.

Bronze var ganske vist væsentligt dyrere end jern, men dets smeltepunkt er meget lavere, 900 grader mod omkring 1200-1400 for jern, og teknikken til støbning af store emner var vel etableret indenlands. Støbning af kirkeklokker gik mange århundreder tilbage, og siden begyndelsen af 1500-tallet var der blevet fremstillet metalkanoner i København og visse købstæder. Det var derfor naturligt, at Christian 4. valgte at koncentrere moderniseringen af artilleriet omkring denne kategori. Ligesom støbejernskanoner kan metalkanoner inddeles i to hovedtyper: Slangerne,

48. Michael Mortensen, Dansk artilleri efter 1600, ph.-d afhandling under udgivelse.
49. Kontrakt på levering af 100 1/2 kartover fra Johan Foxell i England, Rentem.R 1573 fol 159. Foxells levering af ialt 265 jernkanoner, deriblandt 103 1/2 kartover, Rentem.R 1578, fol 143 og 1579, fol 158.
50. Af jernkartoverne var der i 1602 kun 57 tilbage, ArkR.
51. Lind 1890 p 318.
52. Akkordering med bygmesteren, KBB 27. sept. 1599. Bestalling for rotgieter Hans Wolf Entfelder fra 5. maj 1600 at regne, KBB 18. marts 1601.
53. KBB 28. juli og 24. nov. 1601, 27. marts og 30. maj 1603.

Christian 4.s interesse for artilleri gav sig i 1601 udtryk da han selv formede og støbte den såkaldte »Rosenkartou« på 27 pund i Helsingør. I 1641 blev den omstøbt af Claus von Dam i København men med samme ornamentering og indskrift. Tegningen viser den omstøbte kanon, den blev nedsmeltet i 1828. Skalaen 1:24 er omtrentlig.



der, som navnet siger var forholdsvis lange, løbslængden svarede gerne til omkring 30 kalibre, og kartoverne, hvis løbslængde lå omkring 20 kalibre. I 1500-tallet havde slangetypen været den mest almindelige. Den blev stadig fremstillet på Christian 4.'s tid, men kun i begrænset antal til specielle formål. Hovedvægten blev lagt på kartoverne, den type der i sidste halvdel af 1600-tallet blev enerådende.

Inden en større udvidelse af artilleriparken kunne sættes i værk, var der imidlertid nogle problemer der skulle løses. Christian 3.s gamle tøjhus var for lille til at rumme selv den eksisterende artilleripark, så i 1588 indledte Christian 4. et af sine mest ambitiøse byggeprojekter, Tøjhuskomplekset. Selve Tøjhuset, der er 163 meter langt, blev taget i brug i 1604, og inden udbruddet af Kalmarkrigen i 1611 var hele anlægget færdigt. Foruden Tøjhuset bestod det af Proviantgården, der har samme længde men er lidt smallere, og ud mod havnen lå Galejhuset, hvis hvælvinger stadig kan ses under det Kongelige Bibliotek samt Svovlhuset, der forlængst er forsvundet. Mellem de to sidstnævnte bygninger løb en kanal ind til et havnebassin, 14 fod dybt og ca. 75 meter i kvadrat, der lå mellem Tøjhuset og Proviantgården. Anlægget blev med rette berømmet i samtiden, en fransk gesandt fortalte i 1629, at her kunne kongen »udruste en Flaade uden at Nogen fik Nys herom; selv Skibe paa 1000 Tons kunde gaa derind«[51]

Produktionskapaciteten i det gamle »Gjethus« (kanonstøberi) i København var heller ikke tilstrækkelig, så i september 1599 grundlagdes et ny gjethus i Helsingør med omtrent samme kapacitet som det københavnske. Allerede i maj året efter må det have stået færdigt, for da påbegyndte støbemester Hans Wolf Entfelder sit arbejde.[52] Det blev revet ned af svenskerne i 1658, og blev aldrig genopført. I 1645 var de to kongelige kanonstøberier imidlertid blevet suppleret med et privat, konsortiet Berns og Marselis' gjethus i Glückstadt.

Et sidste problem der skulle løses, inden kanonfremstillingen for alvor kunne komme i gang, var fremskaffelse af kobber, hovedbestanddelen i kanonbronzen. I 1601 indkaldte kongen, efter at have rådført sig med rigsrådet, klokker fra alle de landsbykirker, der havde mere end en klokke. Dog kunne landsbyerne undgå at indlevere klokker, hvis de i stedet indsendte en tilsvarende mængde godt kobber. Og da det i marts 1603 forlød, at nogle borgere havde påtænkt at sælge noget gammelt kedelkobber til Tyskland, blev der nedlagt forbud mod denne eksport. I stedet ville kongen købe kobberet for penge. Endelig blev der i maj samme år indført totalforbud mod eksport af kobber.[53]

Der blev virkelig produceret mange kanoner. I perioden 1600–1660

blev der i følge regnskaberne fremstillet ca. 1600 metalkanoner til kronen. Regnskaberne er imidlertid langt fra komplette, det virkelige tal har nok ligget nærmere to tusinde.
Ud fra såvel et forsknings- som formidlingsmæssigt synspunkt er det meget heldigt at hovedvægten lå på metalskytset. Mens jernkanoner af begge kategorier i arkiverne som regel blot opførtes efter type: F.eks. skærmbrækkere eller slanger, betegnedes metalskytset desuden ofte med kaliber og vægt. Og hvor det jernskyts der kendes i dag, kun sjældent er forsynet med nogen form for inskriptioner, er metalskytset ikke blot rigt ornamenteret, det er næsten altid forsynet med støbeår, navn på støbemesteren og navnesymboler og vægten er indhugget i skippund og lispund. De metalkanoner, der kendes fra tegninger og vragfund, kan derfor som regel med stor sikkerhed relateres til arkivalierne.

Giethuse og støbemestre der leverede metalskyts til kronen 1588-1660.[54]

I København
Borchart Jensen Kvelckmeier ... 1588-1613
Hartvig Kvelckmeier 1614-1619
Rolf Borchardtsen 1619-1624
Felix Fuchs 1626-1637
Claus von Dam 1638-1655
Hans Meier 1655-1669

I Helsingør
Hans Wolf Entfelder 1600-1615
Hans Kemmer 1616-1636
Hans Meier 1637-1655
Henrik Kempf 1655-1658

I Glückstadt
Francois Roen 1644-1677

Christian 4. nærede stor interesse for sit artilleri. I 1601 formede og støbte han personligt den såkaldte »Rosenkartove« i Helsingør, han overvågede personligt prøveskydninger af nye kanoner og han eksaminerede personligt nye bøsseskytter. Der er ingen tvivl om, at han tog aktivt del i udviklingen af nye kanontyper. Resultatet blev en lang række forskellige skytstyper. Af og til ekstreme konstruktioner, der siden har påkaldt sig voldsom kritik fra især 1800-tallets konservative artillerihistorikere. Selv disse har dog tydeligt været fascineret af variationsrigdommen og sikkert også af det nærmest poetiske væld af fantasifulde navne Christian 4.s valgte til sine kanoner.[55] I de følgende kapitler skal vi stifte bekendtskab med hans Apostle, Gamle Konger, Krudtpotter, Neldeblade, Svaner og Kongeslanger.

54. Listen er lånt fra Blom 1891 p VIII.
55. Otto Blom betegnede kongen som »en usædvanlig heldigt stillet Dilettant (der) manglede Overblik, Konsekvens og Maadehold«. Blom 1877, p 188

3. 1588-1613 Fra Neutralitet til kamp

1. Styrke og materieltilgang

Da Frederik 2. døde i foråret 1588 efterlod han et rige der såvel økonomisk som politisk var stabilt, med et forsvar, der var tilstrækkelig stærkt til at afskrække enhver tænkelig aggressor. Der eksisterer ikke nogen samtidig opgørelse over flådens styrke i 1588, men ved af hjælp det i indledningen omtalte skibsregister kan følgende liste over dens skibe opstilles.

Type	*Navn*	*Tilg*	*Udg*	*Besætn.*	*Artill*	*Eff*	*Læst*	*Depl*
Storskib	FORTUNA	1566	1601	1159	80-145	1158	600	2100
-	WOLHER IN GOTTES N.	1570	1594					2200
-	ST. OLUF	1573	1590*	1500			1200	3600
Hovedskib	PILINSBARKEN	1580	1598*		64			1200
-	SAMSON	1582	1600*		62			1200
Mellemskib	SVALEN	1563*	1589	50-250	24			600
-	DRAGEN	1565	1601*	106	36-42			600
-	JOSVA	1579	1603	190-205	48-60		205	600
-	RAPHAEL	1582	1645	140-200	18-32		200	600
-	GIDEON	1584	1617	154-250	34-38			700
-	JOSAPHAT	1586*	1619		36-52			800
Lille o/s	DANSK VILDM.	1560*	1596	64	2	8	100	300
-	GRAA FALK	1577*	1609	14			16	100
-	HVIDE FALK	1577*	1594*					200
-	GABRIEL	1579*	1601*	16-46	12-18	48	46	200
-	HANEN	1580*	1588*					200
-	ST. MICHAEL	1581	1622	160	12-20			500
Galej	JACOB	1577	1601*	58	10-24		58	200
-	ISAK	1577	1591*	54	24			200
-	DAVID	1580	1598*	52	10-28	60	52	200
-	SALOMON	1580*	1599*		10	60	37	100
-	MOSES	1583*	1589					100
Pinke	HVIDE ROSE	1572*	1602*					
-	LI. FORTUNA	1583*	1605*					
-	MUSEN	1583*	1597					
Jagt	DRONN. JAGT	1585*	1599*				4	
-	BRANDJAGTEN	1580	1600*				7	
-	AARHUS JAGT	1587	1599*					
Koffardi	KOEN	1568*	1593*				10	
-	ISAK SKIB	1574	1590*	64-200	24			200
-	LILLE ENGEL	1580	1598*					
Bojert	FLASKEN	1577*	1593					
Smakke	HOJEREN	1596*	1600*	10				

Listen gælder for årsskiftet 158788. En asterisk efter årstal for Tilgået og Udgået betegner at skibet det år er først hhv. sidst nævnt i kilderne. Depl. er i tons.

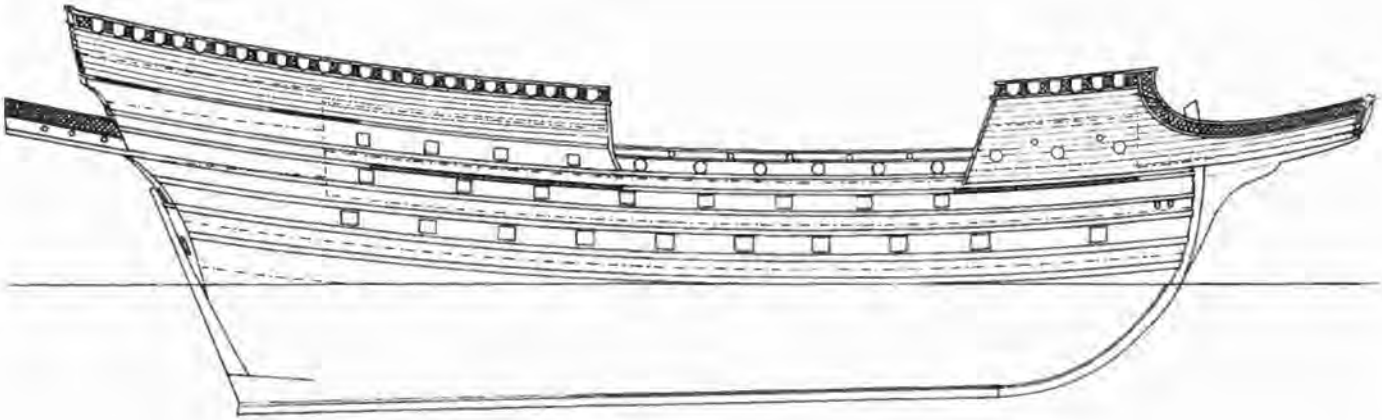
Flåden bestod således af 34 skibe. Heraf var de 17 egentlige sejlførende orlogsskibe, hvortil kom fem galejer og 12 småskibe og koffardiskibe med ringe kampværdi. Det samlede deplacement for de 17 orlogsskibe var 15.700 tons, for galejerne ca. 800 tons.

På den tid var der, foruden Danmark-Norge, kun to sømagter, der opretholdt permanente sejlskibsflåder: Sverige og England. Den svenske flåde var den mindste. I 1590 bestod den af 15 orlogsskibe med et samlet deplacement på 8.000 tons, men derudover havde den en meget stor galejstyrke på 27 enheder. Den engelske flåde havde indtil 1586 været omtrent jævnbyrdig med den danske, den bestod da af 22 orlogsskibe med et samlet deplacement på 15.300 tons. England var i konflikt med Spanien, så det er forståeligt, at dronning Elizabeth behandlede de maritime uoverensstemmelser, der opstod med Danmark på grund af engelsk fribytteri og ulovlig handel på Island, med stor forsigtighed. »She made much account of the King of Denmark and durst not offend him nor none of his ships, both by reason of the strait passage at Elsinore, and also because he had great ships to make himself amends in case she did him or his any wrong«, som en anonym brevskriver på den tid udtrykte det.[1] En alliance mellem Danmark og Spanien ville have været katastrofal for England. Engelske forsøg på at opnå flådestøtte fra Danmark i konflikten med Spanien førte imidlertid ikke til noget, og i løbet af 1580'erne blev den engelske flåde styrket betydeligt, således at den i 1590 var på 36 skibe med et samlet deplacement på 25.000 tons.

Ser vi nærmere på flådens sammensætning i 1588, springer storskibene i øjnene. De tre skibe FORTUNA, WOHL HER IN GOTTES NAMEN (et navn Frederik 2. selv havde opfundet) og ST. OLUF hørte med deres 2100-3600 tons til Europa største. Sverige havde på det tidspunkt et enkelt skib på omkring 2000 tons, mens de største engelske skibe kun var på 1200-1500 tons. Med deres høje kasteller til den store soldaterbesætning, har disse storskibe utvivlsomt udgjort et imponerende skue, men deres værdi var faktisk begrænset. De stillede meget store krav til vedligeholdelse, og selv en almindelig kølhaling kunne ikke foretages på Bremerholm. Når skibene sprang læk, og det hændte ofte, måtte de sendes til Baahus, og det skulle vel at mærke ske inden de blev så lække at rejsen ikke kunne foretages. Som det ses, havde de to største da også en temmelig kort levetid. Kun FORTUNA, der var bygget under syvårskrigen, blev mere end 30 år gammel. En anden ulempe ved disse skibe var de meget store besætninger de krævede, 1000-1500 mand, som det i hvert fald i fredstid ville være vanskeligt at samle.

Der findes ingen identificerbare skibsportrætter af danske 1500-tals orlogskibe, men af FORTUNAs tvillingesøster, det lybske storskib ADLER, findes der et samtidigt portræt i Schiffergesellschaft i Lübeck, hvor begge skibene blev bygget i 1565. Desuden findes der udførlige dimensionsoplysninger for begge skibe. Artilleribevæbningen er kraftig, men de høje kasteller og platformene for og agter viser, at entringskamp stadig havde høj prioritet. Rekonstruktion af forf.

1. Petersen p. 51.



Nok så værdifulde var de næsten nye RAPHAEL, GIDEON og JOSAPHAT. Bygningen af disse skibe var blevet nøje overvåget af Frederik 2., og her var hovedvægten lagt på gode sejlegenskaber og kraftigt artilleri snarere end størrelse og høje kasteller. Den samme konstruktionsfilosofi, der i England resulterede i de såkaldte »low-charged ships«, der også blev bygget i løbet af 1580'erne, og som viste sig så nyttige i kampen mod den spanske Armada. Udviklingen af denne skibstype skal sikkert ses på baggrund af erfaringerne fra den nordiske syvårskrig 1563-70. Under denne krig udkæmpedes de første »moderne« søslag, hvor artilleriet spillede en ofte afgørende rolle. Her sås for første gang store skibe blive sænket ved artilleriild alene. Når engelske historikere søger at sætte udviklingen af deres »low-charged« skibe i forbindelse med en isoleret fribytteraktion i Caribien, skyldes det nok uvidenhed om søkrigsbegivenhederne under syvårskrigen, noget som det engelske admiralitet dengang var vel underrettet om, bl.a. takket være de engelske søofficerer der deltog på såvel dansk som svensk side.

I perioden 1588-1613 er det gennemgående træk, at den danske flåde i begyndelsen svækkedes, såvel totalt som i forhold til den svenske flåde, for henimod udbruddet af Kalmarkrigen i 1611 at komme op på næsten samme niveau som i 1588, dog ikke med hensyn til store skibe. Under

formynderregeringen frem til 1596 tilførtes der kun to nye skibe på hhv. 300 og 800 tons. Desuden tilgik der et antal engelske priser, der blev taget under Island og Norge. I 1595 bestod flåden af 22 orlogsskibe med et totalt deplacement på 11.600 tons samt tre galejer. Den svenske flåde styrkedes også noget, den var det år på 20 skibe med et deplacement på 8.900 tons. I år 1600 nåede den danske flåde et lavpunkt, dens 18 orlogsskibe deplacerede tilsammen 8.500 tons. Samtidig var den svenske flåde blevet kraftigt forstærket. Den var nu på 56 skibe med et samlet deplacement på 23.800 tons, altså næsten tre gange så stor som den danske. Forklaringen synes at være, at Christian 4. med hård hånd kasserede de forældede skibe inden nybyggeriet for alvor havde taget fart. Det gjorde det i perioden frem til 1610, hvor den danske flåde kom op på 30 orlogsskibe med et deplacement på 14.200 tons. Der var dog stadig et godt stykke op til den svenske flådes 60 skibe på i alt 23.800 tons. De fleste svenske skibe var imidlertid ganske små. Nøjes vi med at regne skibe på over 500 tons var de to flåder i 1610 næsten jævnbyrdige, ni danske skibe på 8.400 tons mod 11 svenske på 8.200 tons, og mens den svenske flåde ikke ejede nogen skibe på over 1000 tons, var Christian 4.s forholdsvis nye ARGO og TRE KRONER store skibe på hhv. 1200 og 2100 tons.

I 1593 fik Danmark besøg af englænderen Funes Morison, der i årene 1591-97 rejste rundt i Europa og Mellemøsten, som han beskrev i sin dagbog. I København fik han, takket være overskibsbyggeren, »an englishman named Matson«, lejlighed til at bese flåden. Der er ingen tvivl om, at denne skibsbygger var Hans Matsen, for Morison ved at berette, at han tjente 150 daler om året plus fri husleje, brændsel, korn og meget andet af værdi, hvilket stemmer med Matsens bestalling. I modsætning til de højtbetalte udenlandske skibsbygmestre, der senere blev indkaldt fra Skotland og England, havde Matsen imidlertid arbejdet sig op i Danmark. Men Morisons påstand om Matsens nationalitet må tages for pålydende, for i øvrigt virker beskrivelsen af flåden saglig og troværdig. Hans Matsen lod, sikkert ikke helt legalt, Morison komme om bord på nogle af orlogsskibene. Det der gjorde mest indtryk på ham var et stort skib »newly built«, der først var blevet kaldt DAVID, men som nu bar navnet FORTUNA. Det var på 1400 (engelske) tons og Morison opgiver en del detaljerede oplysninger om armering og dimensioner, der viser, at skibet var en tredækker med 11-12 porte i laget, af samme størrelse som FORTUNA 1566. Som orlogsskib udgik det allerede i 1601, så det er sikkert det gamle skib, der her i begyndelsen af 1590'erne har fået en så gennemgribende ho-

vedreparation, at det har kunnet betegnes som et nyt skib. På spejlet sås bogstaverne M.H.z.G.A. og Christian 4.s motto Regna Firmat Pietas samt året 1592. Skibets sejlegenskaber var ikke imponerende. De bedste søfolk mente, at det var bedre egnet til at ligge som et fort på en flod end til at kæmpe til søs. Morison var imidlertid også ombord på RAPHAEL, der havde ry for at være et meget hurtigt skib. Det sagdes at have sejlet fra Danzig til Helsingør på 33 timer, og også GIDEON og JOSAPHAT får ord for at være stærke, hurtige og velarmerede skibe med en drægtighed (burthen) på omkring 400 tons. Han så desuden nogle gamle skibe, SAMSON, der næppe kunne holde ni år til, JOSVA, der var endnu ældre og DRAGEN, der var bygget for 16 år siden, samt »WOLHIERE» eller rettere vraget (the carcass) af det. Han så desuden en engelsk prise, der var taget for nylig, og inden han forlod landet, hørte han, at yderligere to engelske fiskeskibe »but well armed and furnished with artillery«, var taget som priser.[2]

I marts 1593 aftaltes det, at Mette Rud, enken efter lensmanden i Baahus, Henrik Gyldenstjerne, skulle overlade Christian 4. to skibe som hendes mand havde ladet bygge, som afdrag på 13.000 dlr af kongens tilgodehavende. Skibene ankom til Holmen i maj og august, de fik navnene HECTOR og HERCULES. HERCULES blev i øvrigt sejlet til København rigget med redskab taget fra WOLHER, hvilket indikerer, at sidstnævnte skib på det tidspunkt har været betragtet som kassabelt.[3] De to skibe fra Baahus, der som før nævnt var på hhv. 300 og 800 tons, synes at have været de eneste større skibe flåden fik tilført under formynderregeringen. Ganske vist købte kongen den 12. juli samme år et skib af Niels Bild på Visborg for 2500 dlr, men dette skib, GULLANDS GRIB med seks kanoner, var en lille pinke på under 100 tons. Ingen af disse skibe var bygget som egentlige orlogsskibe, og de fik alle en kort levetid i flåden. HERCULES blev solgt i 1601, det forliste året efter ved Cadiz. HECTOR blev solgt i 1605, GULLANDS GRIB allerede i 1598.[4]

Victor

Mens der under formynderregeringen ikke høres om nybyggeri af skibe til flåden, kom den 25. september 1596, mindre end en måned efter kroningen, den første af Christian 4.s mange ordrer vedrørende nybyggeri af orlogsskibe. Børge Trolle, der netop synes at have overtaget embedet som Holmens befalingsmand, skulle på kongens vegne forhandle med »den skotske skibsbygger« om størrelse og pris for et skib, som kongen ville have bygget ved Haderslevhus. Det var sikkert til dette byggeri, at kongen i december sendte nogle skibstømmermænd til Koldinghus' skove for at

2. Martin Bellamy: En englænders beretning om den danske flåde 1593, MHS 1995/4 pp. 106-110.
3. Aftale med Mette Rud, KBB 2. marts. I øvrigt Matr.skr.R. 1593/94.
4. Rentem.R.

hugge tømmer. Skibsbyggeren var Robert Petersen, der ved den endelige afregning den 15. juni 1598 angående bygningen af kongen fik bevilget 170 dlr mere end kontraktbeløbet, sikkert fordi skibet blev noget større end kontraheret. Det skulle oprindelig have været på 140 læster men blev på 180 læster. Skibet var Christian 4.s senere så berømte VICTOR, et mellemskib af omtrent samme størrelse og type som faderens velsejlende RAPHAEL og GIDEON.[5]

Christian 4. opholdt sig fra den 19. oktober 1597 til den 3. april 1598 på Haderslevhus, og her overvågede han nøje byggeriet af VICTOR. I januar skrev kongen til hofmesteren, Christoffer Valkendorf, at han med det allerførste ville have det nye skib udtaklet, så det kunne blive sejlfærdigt til foråret. Redskaberne skulle derfor bestilles, sejlene skulle sys af det bedste lærred der kunne skaffes, og den person i København der slog malerguld, skulle sendes til Haderslev, da kongen ville bruge hans arbejde ved udstafferingen af skibet. Og i februar fik Børge Trolle besked på, at kongen havde sendt skibsbyggeren til København med fortegnelse over hvilke master, rundholter og andet han behøvede til skibet. Det skulle med det første sendes til Haderslev.[6] Regnskaberne viser, at VICTOR blev udsmykket med en del billedskærerarbejder, måske som det første danske orlogsskib. Det blev designeret som kongens livskib, og i vinteren 1598-99 fik det installeret en stor »chom« af tin og bly med en pumpe, en installation der var speciel for Christian 4.s livskibe. Kummen på VICTOR vejede over to tons, det må helt enkelt have været kongens badekar![7]

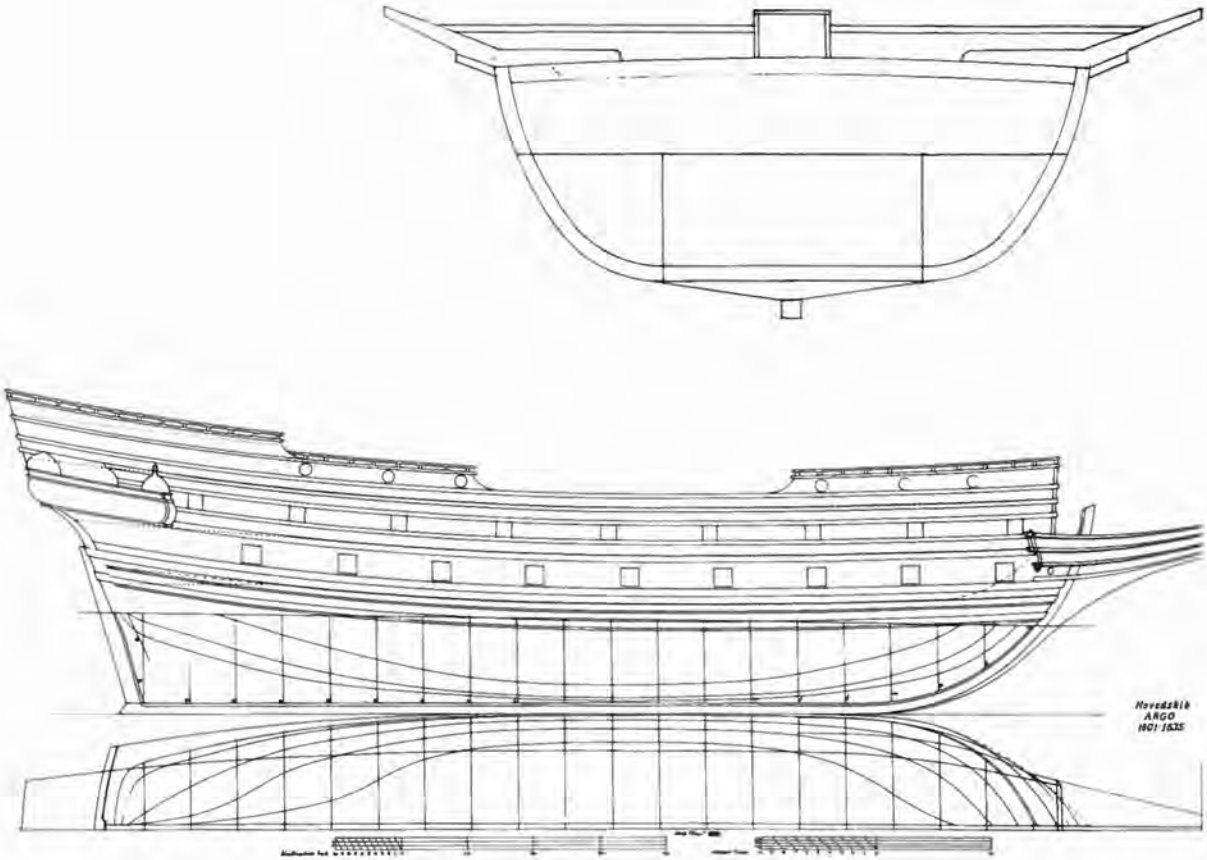
Galejer

Den 1. juli 1597 fik Børge Trolle ordre til at forhandle med en skotsk skibstømmermand om bygningen af galej. Når de var blevet enige skulle byggeriet straks indledes. »Skibstømmermanden« var David Balfour, der her fik sin første opgave som bygmester. Galejen skulle være 40 alen i kølen, og der skulle være 24 årer på hver side. Balfour fik betaling for galejen allerede den 26. oktober, og resultatet må have været tilfredsstillende, for den 4. december gav kongen Børge Trolle ordre til at akkordere med skibsbyggeren om bygning af endnu to galejer, der dog skulle være lidt mindre, de skulle have 17 årer på hver side. Trolle skulle akkordere med skibsbyggeren om arbejdslønnen, og siden sende ham til Blekinge for at hugge tømmer. Balfour fik den 4. januar året efter 100 dlr som første rate for den galej han skulle bygge i Blekinge.[8]

På bagsiden af konstruktionstegningen til ARGO findes dette galejmiddelspant af middelhavstype. Skalaen kan ikke fastslås. RA SøE K&T E 3.

Rekonstrueret linietegning af ARGO. Skroget med de lave overbygninger har ret skarpe linier og de forholdsvis få kanonporte ligger højt over vandlinien. Der er således tale om et udpræget artilleriskib med vægt på gode fart- og sejlegenskaber. Forf.

5. Miss. til Børge Trolle og ordre om tømmerhugning, KBB 25. sept. og 14. dec. 1596. Afregning med Robert Petersen, KBB 16. juni 1598. Vedr. maling og staffering af det ny skib VICTOR, som kongen lod bygge ved Haderslevhus 1597, Rentem.R. 1598-99 fol 469.
6. KBB 18. jan. og 10. febr. 1598.
7. Til kummen medgik 5 1/2 skipp 3 1/2 lisp tin og 7 1/1 skippund 6 1/2 lisp bly, Rentem.R. fol. 514, 22. nov 1598 og 21. apr. 1599.
8. Ordrer til Børge Trolle, KBB 1. juli og 4. dec. 1597. Mål på den første galej og afregninger med Balfour, Rentem.R. 1597/98, fol 444 og 446.



Argo

Den 24. december 1598 blev der som omtalt på side 43-44 sendt to meget detaljerede missiver med bestillinger på tømmer, et til Blekinge og et til Haderslev. Tilsammen indeholder de tømmer til bygning af et enkelt stort skib, der lader sig identificere som hovedskibet ARGO, der blev bygget på Bremerholm af David Balfour i perioden 1599-1601. Det var det første hovedskib, der blev bygget i Danmark i 20 år, og sandsynligvis det første danske skib overhovedet, hvortil der blev udfærdiget en konstruktion-

stegning. Denne tegning er bevaret, og det må antages, at den har dannet grundlag for tømmerbestillingerne. Den er formodentlig blevet udført i efteråret 1598, og er dermed det tidligste pålidelige billedlige vidnesbyrd om udformningen af et orlogsskib på Christian 4's tid.[9]
ARGO fik en lang og aktiv tjenestetid, det blev først hugget op i 1635, og dets udformning synes at have dannet forbillede for de fleste af periodens senere hovedskibe.

Tre Kroner

Kongens sidste togt i 1601 var ARGO's jomfrurejse, men allerede inden afrejsen havde kongen skrevet kontrakt med David Balfour om bygning ved Flensborg af endnu et skib omtrent på størrelse med ARGO eller noget mindre, efter den tegning som Balfour havde betroet kongen.[10] På et tidspunkt, formentlig efter kølstrækningen, må det være blevet besluttet at bygge det større, for resultatet, storskibet TRE KRONER, bygget i Flensborg 1602-04, blev meget større end ARGO. I Flensborg købte Balfour i 1602, da byggeriet påbegyndtes, for to mark en skilling karton, sikkert til brug ved udarbejdelse af en ny tegning, men bagsiden af en del af ARGO's tegning kunne stadig bruges, for på den ses en af de to sektioner, der er bevaret af tegningen til TRE KRONER.[11] Nytårsaften 1603 fejrede kongen og dronningen på Haderslevhus, og nytårsdag tog de til Flensborg, hvor de den 8. januar overværede søsætningen af »det store nye Skib TREY KRONER, som M. David Skotte bygte«.[12] Kort efter skrev kongen temmelig uvenligt til Balfour, at han ikke kunne få flere penge for skibet end aftalt, og at kongen nu ville overveje hvorvidt han behøvede hans tjeneste fremover. I begyndelsen af august blev der udskrevet 30 bådsmænd der skulle sejle skibet til København.[13]

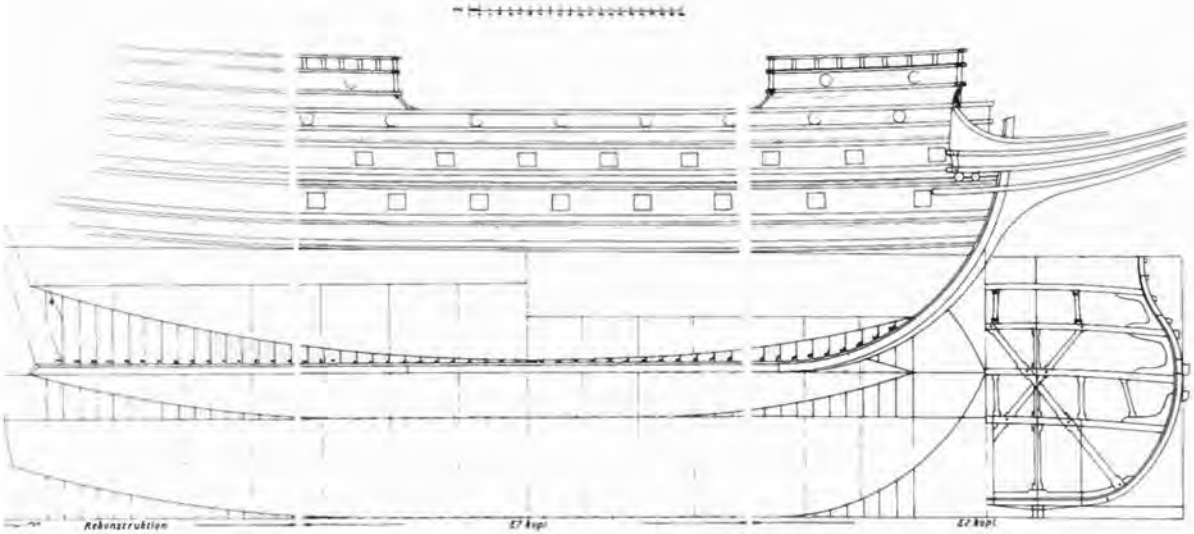
TRE KRONER synes at have haft de samme svagheder som de tidligere storskibe, for det synes kun at have været udrustet en enkelt gang, under Christian 4.s Englandsrejse i 1606, og det udgik allerede i 1624, efter at man i nogle år havde forsøgt at reparere det.

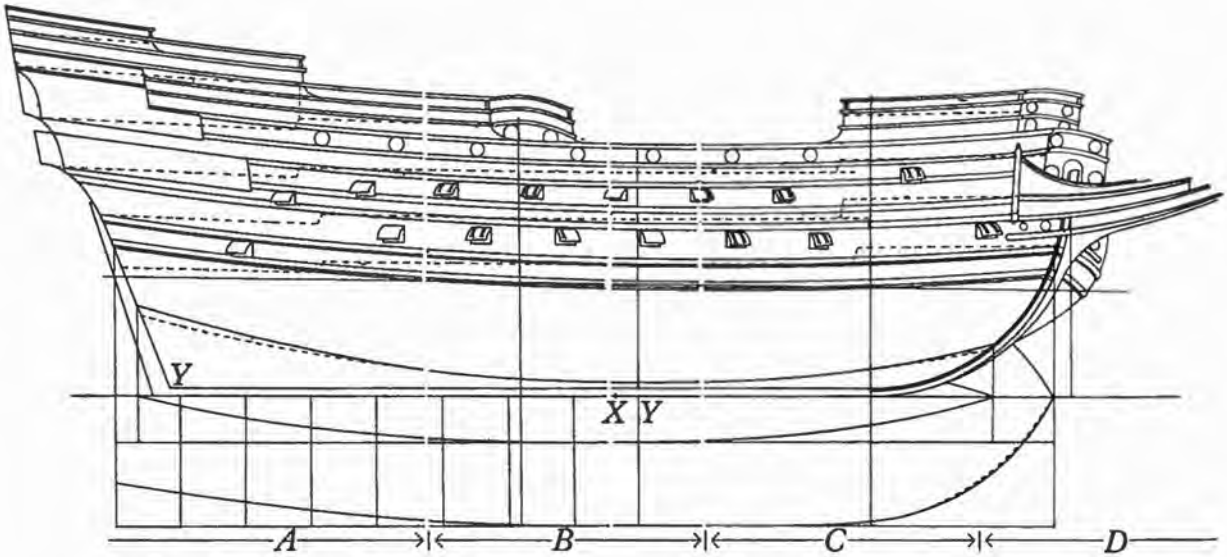
På Englandsrejsen gjorde TRE KRONER stort indtryk. Med sit deplacement på 2100 tons var det større end nogen af de engelske skibe, og et par af de engelske beretninger indeholder detaljerede beskrivelser af det. Således fortæller et øjenvidne, at det danske admiralsskib var »a most huge ship. (which) is esteemed of 1500 tons; which ship is so adorned with rich gold and very excellent workmanship, as many thousands, upon report thereof, of purpose have gone to Gravesend, where she does ride, to view her«.[14] I en anden beretning fortælles det, at »The Ship wherein the King

Kun to af de tre kartoner med TRE KRONERS konstruktionstegning er bevaret. Forskibet er tegnet på den anden side af kartonen med ARGOS agterskib. TRE KRONER afløste FORTUNA som flådens flagskib og havde samme konfiguration, en tredækker med høje kasteller. Dette søens Frederiksborg imponerede samtiden, men i forhold til det lave elegante ARGO virker det som et tilbageskridt. Kopitegning af forf.

PRINCE ROYALS konstruktionstegning. Agtersektionen er rekonstrueret, da denne del heller ikke her er bevaret. Ligheden med TRE KRONER er slående, bemærk de runde porte i øverste dæk, den usædvanlige udbygning på forkastellet og galionsudformningen. Selv tegningens lay-out, hvor planen er lagt »omvendt« i forhold til opstalten, er kopieret. Kopitegning af W. Salisbury i MM 1961.

9. Probst 1993.
10. Rentem.R. fol 604.
11. Probst 1993.
12. KB Rostgaard No. 45.
13. Kongen til Balfour, Lind 1889 p 369. Bådsmænd, KBB 10. aug.
14. John Nichols: The progresses etc. of King James the first, London 1828, p 56.


Rekonstruktion


Y
X Y
A
B
C
D

of Denmark went, was a most goodly and famous vessel, and as some ship-men reported, about the burthen of ten or twelve hundred tons, she bore in her, three tyers of ordnance, all brass, both great and large; her poope her forecastle and Beak-head, were all faire carved and richly gilded, so were the port-holes for her pieces, her tops, top-masts & other places«.[15] De opgivne drægtighedstal, 1500 og 1000-1200 tons kan begge være rigtige, forudsat at det første er »tons« og det andet »tons and tonnage« som er behandlet i indledningen. Og her har vi sikre vidnesbyrd om, at TRE KRONER var en tredækker med en drægtighed på ca. 1500 tons, ganske som sin forgænger FORTUNA.

Formålet med Christian 4.s Englandsbesøg synes at have været rent socialt, og det fik ingen vigtige politiske konsekvenser. Men for den engelske flåde fik det danske besøg vidtrækkende betydning. Kong James var meget pacifistisk indstillet, en af hans første regeringshandlinger var således at slutte fred med Spanien, og han interesserede sig ikke synderligt for sin flåde, hvis ledelse under hans regeringstid rystedes af den ene korruptionssag efter den anden. Men kort efter besøget gav han ordre til bygningen af et meget stort skib, det senere PRINCE ROYAL, den første af mange engelske tredækkere. Tegningen til dette skib er bevaret, og den har så stor lighed med TRE KRONER's tegning, at der må være tale om en kopi. Der er intet der tyder på, at Christian 4. vidste, at tegningen til hans nyeste skib havde været i fremmede hænder. Heller ikke James 1. synes i begyndelsen at have været klar over sammenhængen, men da han, efter en voldsom, men sagligt velbegrundet kritik af byggeriet, lod den uerfarne bygmester Phineas Pett, der aldrig før havde bygget et orlogsskib, fortsætte med sit værk, må han have vidst, at der blot var tale om en kopi af et skib, hvis gode sejlegenskaber var velkendte.[16]

St. Anna, Enhjørningen Justitia og Spes

I første halvdel af 1608 havde snedkerne og malerne på Bremerholm travlt med færdiggørelsen af SANCT ANNA, et nyt skib, der var kommet fra Norge. Det blev rimeligvis bygget af David Balfour, der arbejdede i Aabyfjord i Norge på den tid. Det var et stort mellemskib på 900 tons, og skønt det havde ord for at være et tungt og langsomt skib, fik det en lang og ganske aktiv tjeneste. I årene 1635-37 var det udlånt til Ostindisk Kompagni og gjorde her en rejse til Tranquebar. I 1645 blev det sænket som spærring ved Saltholm.[17] I 1609 tilkom to nye skibe. Det lille orlogsskib ENHJØRNINGEN blev i kongens nærvær, under stor festivitas, søsat i København den 16. september, og allerede mellem den 24. oktober og

15. British Museum, 1093. b. 71. The King of Denmarkes welcome; containing his ariuall, abode, and entertainment etc. London 1606.
16. Pett p 60-62.
17. Skibsredskab fragtes til Aabyfjord Rentem.R. 21. apr. 1607, billedskærer og malerarb. på St. Anna, nye skib fra Norge, Rentem.R 25. marts-5. juni. Sejlegenskaber, Olafson I p 232.

14. november samme år blev det besejlet i Sundet. Mellemskibet JUSTITIA, som David Balfour havde bygget ved Årøsund nær Haderslev, blev sejlet til København den 29. oktober. Til gengæld fandt det gamle JOSVA i september sit otium som fundament for et nyt vagthus ved Krabbeløkke.[18] Under Kalmarkrigen tilkom mellemskibet SPES. Det omtales første gang den 14. april 1612, hvor billedsnideren Otto Hansen udskar galion og rigets våben på det nye orlogsskib SPES.[19] Der er ingen tvivl om at det var et regulært orlogsskib, et stort mellemskib på 900 tons, for det fik en meget lang tjenestetid, det udgik først i 1670, men intet synes at være bevaret om dets tilkomst, hvor og af hvem det blev bygget. Det var særdeles velsejlende og blev flere gange brugt under besejling af hovedskibe.

Recompens

Bygmesteren kan næppe have været Balfour, for han var i årene 1610-12 beskæftiget i Itzehoe, hvor han byggede hovedskibet RECOMPENS. Det var lidt mindre end ARGO, som det i øvrigt havde stor lighed med. Måske blev det bygget efter den oprindelige TRE KRONER-kontrakt, der jo havde lydt på et skib som ARGO eller lidt mindre. Den 4. juli 1612 pressede Christian 4. på for at få skibet færdiggjort og sendt til København, sikkert for at anvende det på Stockholm-togtet. Og trods alvorlige uoverensstemmelser mellem kaptajn Claus Weinkauf, der stod for skibets udrustning, og David Balfour, der blev beskyldt for »strafbares Mutvillen«,[20] kunne udsejlingen ad den snævre og snoede flod Stør, der forbinder Itzehoe med Elben, påbegyndes den 4. august. Rejsen blev dog kort, 5 km fra Itzehoe gik skibet på grund. Vandstanden var faldende, og trods ihærdige forsøg på at holde skibet oprejst med tove der blev ført i land, og ved at lægge storbåden på siden, endte det med at RECOMPENS faldt om på siden og blev vrag. Man skulle tro, at ansvaret for en sådan ulykke måtte ligge hos kaptajnen, men det var skibsbyggeren der blev anklaget. Balfour forsøgte at forsvare sig i et langt og ydmygt forsvarsskrift stilet til kongen. Her fremhæver han, at kaptajnens foretrukne proviantindkøb havde svaret til hans navn, at han foretrak kvindelige besætningsmedlemmer og at Weinkauf endelig, i stedet for stedkendte lodser, havde hyret musikanter til rejsen.[21] Dokumentet er gennemstukket to steder med et trekantet instrument. Der er ingen tvivl om, at Christian 4. har været rasende. Skønt det ikke kan påvises med sikkerhed, at Balfour blev kendt skyldig i ulykken, tør man antage, at den var direkte årsag til hans påfølgende fængsling på Dragsholm. I september 1615 gik kong James 1. af England

18. ArkR., HadL & Rentem.R. fol. 524.
19. Rentem.R.
20. TKUA nr 120, fol. 195, 209 & 212.
21. TKIA A 145.

i forbøn for David Balfour, der da havde siddet fængslet i tre år, men først i juli 1616 blev han løsladt.[22]

Ud over nybyggeriet blev de bedste af skibene fra Frederik 2.s tid i tiden op til Kalmarkrigen moderniseret og hovedrepareret på Bremerholm. GIDEON blev hovedrepareret i 1598-99 og her blev rigningen moderniseret. Skibet havde fire master, og det fik nu et sprydmers og vel også en blindemast.[23] I 1609 kontraheredes en omfattende reparation og ombygning af JOSAPHAT med skibsbygger Claus Johansen, der fik 1000 dlr for arbejdet. Der blev indsat 20 slagstønder, så mange katspor som der var plads til, for- og agterstavn blev »forbedret« og skibet fik et nyt ror.[24] Begge skibe gjorde god tjeneste under Kalmarkrigen, men udgik få år efter, de blev sænket som fundament for en havnemole ved Helsingør, hvor de stadig ligger.[25]

Artilleri

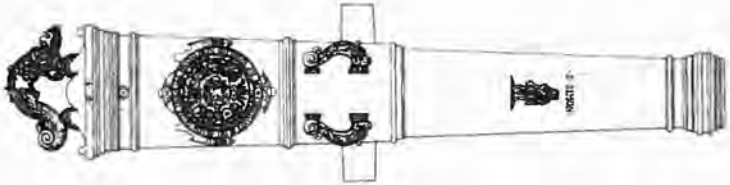
Med hensyn til artilleriet kan der spores en lignende udvikling som med skibene. Det tøjhus Christian 4. overtog, rummede store beholdninger af forældet smedejernsskyts, mens moderne bronzekanoner var i absolut mindretal. Således havde Tøjhuset i 1592 en beholdning på 415 smedejernsstykker, 490 støbejernsstykker og 177 »kobberstykker«, hvoraf kun 29 var af kartovetype. I 1602 var der kun 102 smedejernsstykker tilbage, beholdningen af støbejernsstykker var stort set uændret, i alt 499, mens der nu var 261 kobberstykker, hvoraf ca. 57 var af kartovetype, resten var slanger og falkonetter. I 1609 rummede tøjhuset 149 smedejernsstykker, 762 støbejernsstykker og hele 450 kobberstykker hvoraf i hvert fald de 230 var af kartovetype. Totalbeholdningen af skyts var i 1592 på 1082 stykker, i 1602 var den faldet til 862 stykker mens den i 1609 var kommet op på 1361 stykker.[26]

Udover at beholdningen var blevet forøget og moderniseret, var der nu også en større ensartethed over skytset. Mens man tidligere sjældent havde støbt mere end nogle få kanoner af samme type, tog Christian 4. fat på at støbe store serier af ens eller næsten ens kanoner.

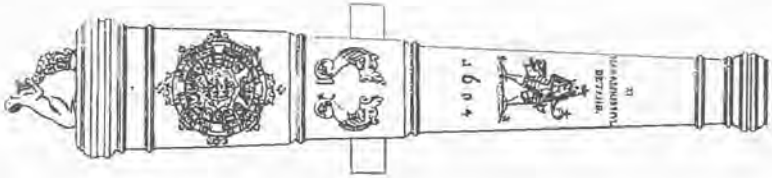
Den første serie på 12 såkaldte Apostle blev støbt i København omkring år 1600. Det var 12 pundige fuldgods kanoner af kartovetype med en længde på 16 1/2 kalibre. Den næste serie var på 100 kanoner. Det var de såkaldte Gamle Konger, der blev fremstillet i årene 1603 til 1607. De havde samme proportioner som Apostlene men var på 14 pund, lidt over fuldgods med en længde på omkring 17 3/4 kalibre. 50 blev støbt af Borck Kvelckmeier i

22. Macray second Report p. 12. og KBB 13. juni 1616.
23. TomR.
24. Rentem.R.
25. Probst 1994.
26. ArkR. 1592, 1602 og 1609.

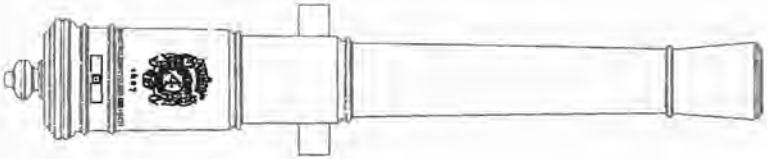
Alle 12 apostle blev støbt i København. Denne er opkaldt efter St. Simon. Grunth pl XII A



To Gamle Konger. Den øverste er støbt i København i 1603, den nederste, Harald Hyldetand, er støbt i Helsingør i 1604. En typisk forskel på udformningen af de to støberiers produkter var udformningen af friserne ved faldene. På de københavnske kanoner lå de udenfor den kraftige del, på de helsingørske indenfor. Grunth pl VIII E og XV B.



Triangel støbt i Helsingør 1607. Grunth pl VIII F

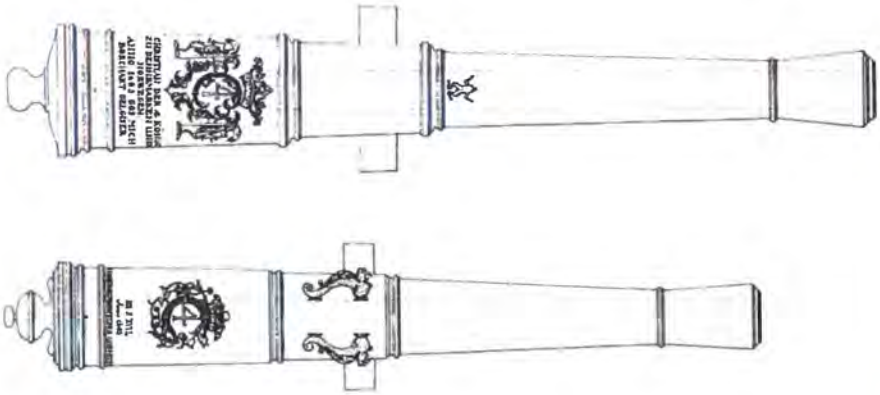


København, de andre 50 af Hans Wolf i Helsingør. Skønt kanoner fra de to mestre så temmelig ens ud var der forskelle, især i udformningen af faldene. De Gamle Konger var nummererede og på forstykket bar de et lavt relief med billede af en dansk konge, fra kong Dan til Frederik 2., og en latinsk inskription.

Såvel Apostlene som de Gamle Konger var udmærkede konstruktioner, de blev ofte brugt til søs og nogle af de Gamle Konger var stadig i tjeneste som mellemarmering på hovedskibe over 100 år senere, således på Iver Huitfeldts DANNEBROG, der sprang i luften i 1710. Herfra er der, foruden en del fragmenter, bjerget tre intakte eksemplarer, som stadig findes.[27] For få år siden er et fjerde eksemplar blevet bjerget fra vraget af det svenske kapitalskib NYCKELEN i Kalmarsund. Det befinder sig på Kalmar Läns Museum.

I 1607-9 blev endnu en stor serie på 14-pundigere støbt i København og Helsingør. Hans Wolf leverede 38 mens Kvelckmeier kun vides at have støbt fire. Det var lette kanoner, de vejede kun 110 kuglevægte mod Apostlenes og de gamle Kongers 176 kuglevægte, og godstykkelsen var trekvart kaliber hvorfor de kaldtes Triangler. De kendes kun i tegning.[28]

Til orlogsskibenes mellemarmering fremstilledes i perioden 1605-09 mindst 42 otte-pundigere, de såkaldte langkoppige slanger. Det var som navnet siger lange kanoner, de fleste på lidt over 20 kalibres længde, med en vægt på knap 200 kuglevægte. En serie på 12 kanoner var endog 27 ¾ kalibre lange med en vægt på 1760 pund altså 220 kuglevægte.[29] Et eksemplar af sidstnævnte serie er bjerget fra KRONAN, men er udlånt til Kustartilleriet i Karlskrona, hvorfor det ikke har været muligt at måle det op. Som noget nyt havde alle de langkoppige slanger koniske skibshoveder i stedet for de gængse cylindriske landhoveder.



To langkoppige slanger fra 1605, den øverste, »die Frösche«, er støbt i København den nederst i Helsingør. Adjektivet »langkoppig« henviser til de langstrakte koniske skibshoveder, der ikke tidligere havde været brugt på danske kanoner. Grunth pl XV A og VIII C.

27. Apostle, Blom 1891 nr. 145. Gamle Konger, Blom 1891 nr 138-140 og Dedenroth-Schou.
28. Blom 1891 nr 141-142.
29. Blom 1891 nr 154-157.

2. Operationer 1588-1610

1588

Den 4. april 1588 døde Frederik 2. i en alder af kun 54 år, efter i fem uger at have lidt af en besværlig sygdom, formentlig en ondartet lungebetændelse. Rigsrådet blev straks sammenkaldt, grænsefæstningerne mod Sverige sattes i beredskab og der beordredes klokkeringning i alle rigets kirker. Prins Christian var kun 11 år gammel, så den 16. april udnævnte rigsrådet et regeringsråd, der skulle styre landet indtil Christian 4. blev myndig. Det bestod af kongens kansler Niels Kaas, rigsadmiral Peder Munk, Jørgen Rosenkrantz og Christoffer Valkendorf, der som statholder på Københavns slot havde ansvar for administrationen af Bremerholm. Den daglige regeringsførelse synes at have påhvilet Niels Kaas og Christoffer Valkendorf, de tilskriver i den følgende tid jævnligt Peder Munk og Holger Rosenkrantz sammen med andre rigsråder. Christian 4. omtales i brevene skiftevis som kongen, den udvalgte konge og den udvalgte prins.[1]

Den 2. juli udfærdigedes bestalling for Børge Trolle, skibshøvedsmand, der på GIDEON, som admiral for de ham tilforordnede skibe, skulle begive sig til Vestersøen for, så vidt kongens lande og rigets strømme strakte sig, at holde strømmene rene for sørøvere. Hvis han erfarede, at sørøvere på rigets strømme overfaldt kongens undersåtter eller andre søfarende, skulle han eftertragte dem, hvem de end var eller tilhørte, bemægtige sig dem og føre dem til København. Eskadren var på fem skibe, og de øvrige kaptajner var Hertvig Brun på FORGYLDTE LØVE, Staffan Prytz på ST. MICHAEL samt Anders Grot von Wiessenborch og Johan Carstens, hvis skibe ikke nævnes. Der var tale om udsendelse af en ganske almindelig sørøverpatrulje, og bestallingens ordlyd tyder på, at regeringen ikke havde anelse om, at århundredets vigtigste maritime konflikt var ved at nærme sig kulminationen, og at i hvert fald ingen forestillede sig, at den kunne komme til at berøre rigets strømme. Når det få dage efter, den 5. juli, bestemtes, at adelens rostjeneste og købstædernes borgere skulle hhv. mønstres og takseres, var det nok snarere Sverige man havde i tankerne end den spanske Armada.[2]

Kampene i Kanalen mellem armadaen og den engelske flåde begyndte den 21. juli, og efter slaget ved Gravelines den 29. juli flygtede de spanske skibe enkeltvis eller i mindre grupper ind i Vesterhavet, hvor de for en kraftig storm fra SSV satte kurs mod den norske vestkyst. I England frygtede man, at armadaen skulle finde støtte i Danmark eller Norge, hvor den kunne blive repareret og provianteret, og den 11. august sendtes gesandten Thomas Bodley til Danmark for at orientere den danske regering

1. KBB 4. og 16. april, 10. 20. og 21. juni.
2. Bestalling og mønstring, KBB 2. juli og 5. juli.

om situationen, og formå den til at afstå fra at yde hjælp til spanierne. Han skulle ifølge sin instruks fortælle regeringen, at spanierne havde planer om at invadere Flekkerø, for at bruge den som base for en flåde, der skulle hindre den nederlandske handel på Østersøen.

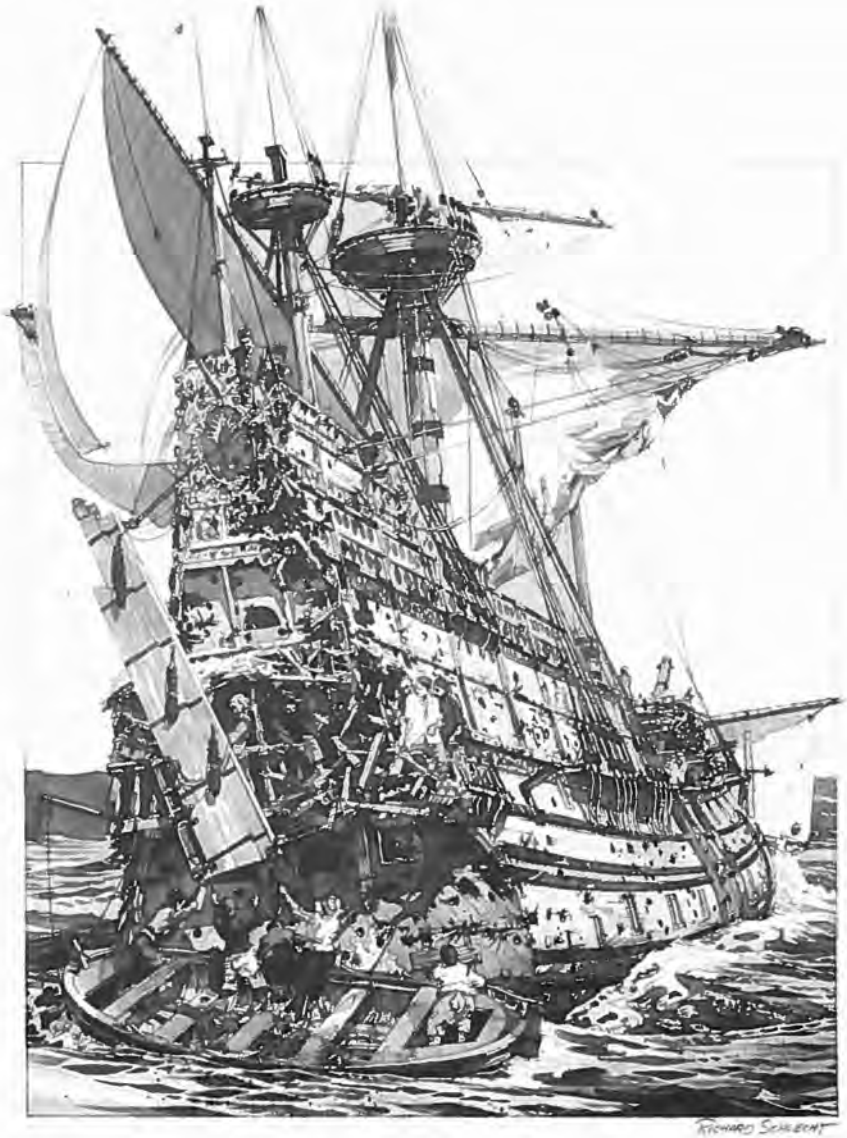
Det var formentlig gennem Bodley, at regeringen den 15. august havde fået »sikre Efterretninger om, at den engelske og spanske Skibsarmada har været i Kamp, og at den engelske har beholdt Overhånd og drevet den spanske Armada ind i Nordsøen, hvor spanske Skibe er set mellem Emden og Bremen«. Sten Brahe, lensmanden i Helsingborg, fik ordre til at passe på, at de ikke uden kongens vilje søgte hans lande og havne, og at der skulle ydes alvorlig modstand, hvis de ville foretage sig noget fjendtligt mod hans undersåtter. Han skulle sørge for, der blev lavet bavner på Kullen og andre steder ved strandsiden, hvor der skulle holdes god vagt ved dem dag og nat. Hvis vagten så noget til mærkelige skibe eller en skibsflåde, skulle han tænde bavnen, og derefter skulle den nærmest liggende bavne tændes og så videre. Almuen skulle, så snart de så en bavne blive tændt, møde med våben og værger for at gøre modstand, hvis nogen foretog sig noget fjendtligt eller søgte at gå i land uden tilladelse. Dog skulle der ikke lægges dem hindringer i vejen, hvis de sendte en båd for at tale med nogen i umistænkeligt ærinde, men det måtte ikke tillades dem at gå i land med nogen samlet hob. Også den norske statholder, Axel Gyldenstjerne, fik ordre til at holde vagt alle vegne i Norge, særlig ved de bedste og fornemste havne, for at der ikke skulle gøres overfald på nogen af kongens undersåtter, og til at forholde sig ligesom Sten Brahe, hvis spanierne kom i fredeligt ærinde.[3]

Hvorvidt Bodleys historie om de spanske planer med Flekkerø havde grund i virkeligheden må nok stå hen, men det står fast, at en af de spanske skibschefer foreslog, at armadaen skulle gå til Norge for at blive restitueret, i stedet for at sejle hjem nord om Skotland. Forslaget blev imidlertid afvist af armadachefen, hertugen af Medina Sidonia. Og instruksen til lensmændene viser, at den danske regering valgte at indtage en forholdsvis fredelig indstilling overfor de spanske skibe, der måtte søge hjælp. Riget skulle naturligvis forsvares mod angreb, men hjælp kunne ydes.

Der kom ingen spanske skibe til Danmark, men adskillige kom til Norge, hvor nogle forliste, mens i hvert fald et, der kom til Karmsund, blev frigivet af lensmanden.[4] Det er højst tænkeligt, at Børge Trolles eskadre har observeret spanske skibe, men hans rapport er ikke fundet. Den 3. september fik købstæderne ordre til at modtage bøsseskytter i borgeleje, eskadren må da antages at være hjemkommet.

3. KBB 15. aug.
4. Ang. Thomas Bodley og spanske skibe i Norge: Torbjørn Odegaard i MHT 1992/2 og 1995/2.

Sådan forstiller en moderne kunstner sig, at et stort Armadaskib kan have set ud efter kampen med den engelske flåde. Et ødelagt ror fornyes i søen. Enkelte skibe søgte assistance i Norge inden rejsen hjemover. Tegning af Richard Schlecht.



1589

Tidligt på året fik 14 skibshøvedsmænd ordre til at indfinde sig i København den 1. maj, træde ind på det skib de fik ordre til, og indrette sig på at blive ude til ud på sommeren, og 21 herremænd fik besked på at indrette sig på til sommer at blive sendt »til skibs ud af riget i kongens ærinde«. De skulle staffere sig selv og deres folk med klæder og andet, så de kunne være kongen, riget og sig selv til ære. Også hofdamer blev tilkaldt, det var således ikke et almindeligt togt der var planlagt, men overførslen af kongens søster Anna til Skotland, hvor hun skulle giftes med kong James 6.

Det var en af de største udrustninger flåden havde haft i mange år, og det trak ud, velsagtens fordi skibene viste sig at være i dårligere stand end ventet. Den 19. juni fik diverse købstæder ordre til straks at sende i alt 84 skibstømrere til København. Det viste sig imidlertid, at af de fremsendte tømmermænd var de 23 så uduelige, at de dårligt fortjente navn af tømmermænd endsige skibstømmmermænd. Duelige tømrere skulle straks sendes i deres sted.

Den 3. juli ankom de skotske gesandter der skulle med på rejsen, og den 16. august fik landets præster befaling om at gøre bøn for den orlogsflåde, der skulle føre frøken Anna til Skotland.

Først den 26. august blev der udfærdiget pas og skibsartikler for Peder Munk som admiral over flåden på rejsen til Skotland. Han skulle eftertragte de sørøvere han måtte træffe på vejen. Eskadren var på 11 skibe, den havde følgende sammensætning:[5]

Skib	*Skibschef*	*Løjtnant*
GIDEON	AD Peder Munk	Sten Madsen Laksmand
JOSAPHAT	UnderAD? Henrik Gyldenstjerne	Hans Cantzeler
SAMSON	Chresten Munk	Peder Asmussen Veile
JOSVA	Niels Skinkel	Claus Bilde
DRAGEN	Kield Baad	Alexander de Mone
RAPHAEL	Thomas Normand de la Navete	Jørgen Gagge
ST. MICHAEL	Hans Simensen	
LILLE FORTUN	Johan de la Rhi	Joen Thesti
HVIDE DUE	Hans Rostock	
BLAA DUE	Sylvester Francke	Jørgen Høg
GABRIEL	Tholle Knudsen	Jacob Treegaard

Dertil kommer pinkerne MUSEN og HVIDE ROSE, der må have været med, skønt der ikke er fundet nogen pas for dem.

Togtet mislykkedes totalt. En af deltagerne, skibspræsten på GIDEON, førte dagbog, her følger uddrag af hans optegnelser: Den 1. september forlod

5. KBB 9. og 11. marts, 3. april, 3. og 7. juli, 16. og 26. aug.

eskadren Kronborg, og her blev to bøsseskytter på GIDEONS skanse dræbt, formentlig fordi en kanon sprang under salutering. Det blev imidlertid modvind, og dagen efter var man kun kommet en ugesøs (fire sømil) til søs. Her blev endnu en bøsseskytte dræbt, da en kanon sprang på GIDEON. Den 7. september nåedes Merdøe i Norge, som man forlod igen den 10. Så sprang GIDEON læk, og da vinden gik imod, måtte man søge ind til Gamle Sjælør, hvorfra man igen afsejlede den 18. blot for igen at blive drevet tilbage til Sjælør af modvind. Den 23-27. september lå eskadren ved Flekkerø. Her blev JOSVA og GIDEON beskadiget, måske ved en kollision, en bådsmand druknede og en anden blev knust mellem skibene. Den 28-30. september lykkedes det at komme halvvejs til Skotland, men storm og lækage drev eskadren tilbage til Flekkerø, hvor den ankom den 1. oktober. Tre dage efter blev MUSEN og ROSEN sendt til København og den 6. oktober drog prinsesse Anna til Oslo med RAPHAEL og de mindre skibe, mens de store skibe returnerede til København, hvortil de ankom den 14. oktober.[6]

I mellemtiden var regeringsrådet begyndt at blive bekymret for eskadrens skæbne. Den 1. oktober besluttedes det at sende en pinke til Norge for at skaffe efterretninger, hvis man ikke hørte noget i løbet af to-tre dage. Men først den 10. oktober ankom et skotsk skib med tre gesandter, der kunne fortælle, at eskadren var blevet opholdt af vinden, og at skibsrådet havde sendt Peder Munk og Breide Rantzau til København for at rådføre sig med regeringen. Gesandterne var udsendt af kong James for at finde ud af, hvorledes det var fat med hans brud. De havde mødt hende i Flekkerø, hvor de havde fået at vide, at hun agtede at blive i Norge på Akershus, indtil der kom anden besked fra dronningen og regeringsrådet. Gesandterne anmodede om, at rejsen blev genoptaget med de skibe der var i en sådan forfatning, at man kunne sejle med dem, men det ville hverken dronningen eller regeringsrådet gå med til.

Kong James havde imidlertid taget sagen i egen hånd. Den 1. november kunne en skipper, der har været i Skotland, berette, at kongen af Skotland for otte dage siden havde begivet sig til søs, og at han den 27. okt. var ankommet til Norge. Vel ankommet til Oslo pressede han på for at få gennemført brylluppet øjeblikkeligt, og det blev fejret den 21. november. Siden drog brudeparret med slæder til København, hvor de tilbragte vinteren.

Da rigsadmiral Peder Munk var kommet hjem med skibene, fik han besked på at blive ved Holmen, for at føre tilsyn med istandsættelsen af skibene. Sammen med Erik Vognsen, befalingsmanden på Holmen, har

6. Kirkehist. Saml. 1877-80 bd. II p. 502.

han sikkert fået en travl vinter, men ansvaret for det mislykkede togt blev først placeret på herredagen året efter.[7]

1590

Tidligt på året tog man fat på opgaven at udruste en ny »skotsk flåde«, der kunne bringe kong James og dronning Anna sikkert hjem. Sidst i februar fik herremænd og skibskaptajner tilsigelse om at møde i København den 22. marts, og midt i april udfærdigedes skibsartikler, bestallinger og pas for skibscheferne på rejsen til Skotland. Igen var Peder Munk admiral, og ligesom året før skulle han, hvis han i Vestersøen mødte sørøvere, søge at erobre dem, dog med det forbehold, at hvis de var ham for stærke, måtte han ikke bringe kongens skibe i fare. Eskadren var på 12 skibe, den havde følgende sammensætning:[8]

Skib	*Fartøjschef*	*Løjtnant*
GIDEON	AD Peder Munk	Sten Madsen Laksmand
JOSAPHAT	UnderAD Henrik Gyldenstjerne	Hans Cantzeler
RAPHAEL	Alexander Durham	Claus Bilde
GABRIEL	Niels Skinkel	Jacob Treegaard
BLAA LOVE	Kield Baad	
FALK V BERGEN	Jørgen Muus	
HVIDE DUE	Hans Rostock	
MUSEN	Hans Simensen	
HVIDE ROSE	Joen Tejste	
LILLE FORTUN	Hertvig Brun	
GRAA FALK	Jørgen Hog	
UNGE HJORT	Peder Asmussen Veile	

Den 18. april fik eskadren besøg af hertug Henrik af Braunschweig. Han blev beværtet af Peder Munk, der til gengæld blev begavet med 100 rosenobel. Eskadren afsejlede den 21. april og nåede uden uheld Skotland den 1. maj. Efter at have deltaget i dronning Annas indtog i Edinburgh, satte Peder Munk kurs hjemover tirsdag 27. maj, og en uge efter nåede eskadren København. Da »den skotske flåde« lykkelig og vel var kommet tilbage, fik alle sjællandske præster besked på at holde taksigelsesgudstjeneste den påfølgende søndag.

I juli blev der afholdt herredag i Kolding, og her skulle det undersøges, hvem der havde ansvaret for flådens slette tilstand på togtet i 1589. Rigsadmiralen Peder Munk hævdede, at statholderen Christoffer Valkendorf ifølge sin bestalling havde pligt til at føre opsyn med alting på Holmen og orlogsskibene. Valkendorf førte derimod holmadmiral Erik Vognsen som vidne på, at skippere og tømrere havde fået alt hvad der var nødvendigt for flådens udrustning, og at det ikke var hans skyld, hvis skipperne ikke

7. KBB 1., 10, 19 og 20. okt, 1. og 11. nov. 20. dec.
8. KBB 18. feb. Skibsart. bestalling og pasbord, KBB 9. og 14. april.

havde sørget for at skibene var blevet ordentligt kalfatret under deres kølhaling. Retten undskyldte imidlertid begge parter »på alle Maader«, idet man både i Skotland og Danmark havde opdaget, at uheldene skyldtes hekse, der havde villet ødelægge kongens skibsflåde. Sidst i juli fik lensmanden i København, Ditlev Holck, da også pålæg om at sørge for, at de tre kvinder i København, Margrete Jacob Skrivers, Kirsten Søntags og Anne Jesper Vintappers, der var beskyldt for at have været med til at »forgøre og omkomme« kongens skibsflåde, der første gang var sendt til Skotland, ikke fik mulighed for at undvige. De blev siden brændt på bålet sammen med seks hekse fra Fejø.[9]

Den 11. august fik købstæderne ordre til at modtage bøsseskytter og bådsmænd i borgeleje. Der kom dog en enkelt udrustning til om efteråret, idet Erik Vognsen sidst i september fik ordre til at udruste en af pinkerne, til at transportere ti brogede dådyr, som kongen havde foræret landgreven af Hessen, til Bremen.

I november fik Poul Pedersen, borger i Aarhus, instruks om at besejle Vespenø (Vestmannaø) med kongens eget skib. Der var tale om et regulært embede som »kongens købmand«, med en årlig løn på 260 dlr og to hofklædninger. Poul Pedersen forpligtede sig til at besørge al handel med og tilførsel til beboerne på Vespenø, og desuden holde øje med, at ingen englændere og andre uden tilladelse drev handel og fiskeri der. Hvis han var dem stærk nok, skulle han anholde dem og beslaglægge deres skibe og gods, ellers skulle han søge at få oplyst deres navn og hjemsted. Allerede den følgende januar fik tolderne i Helsingør besked på at anholde to navngivne englænderes skibe, hvis de kom til sundet, da de uden tilladelse havde drevet fiskeri og handel ved Vespenø.[10]

1591

I januar besluttede regeringsrådet, at den udvalgte konge, på grund af uro i nabolandene, til foråret skulle sejle til Oslo med nogle orlogsskibe, for på gammel vis at blive hyldet af adel, ridderskab og menige undersåtter. 20 herremænd, som kongen ville have i sit følge på hyldningrejsen, fik ordre til at indfinde sig i København midt i maj. I slutningen af april fik de nærliggende søkøbstæder ordre til at sende i alt 40 skibstømrere til Holmen, og 14 dage efter må flåden have været ved at være klar, for den 14. maj udfærdiges skibsartikler, bestalling og pasbreve for rejsen til Norge. Peder Munk skulle være admiral på »kongens eget livskib« GIDEON, og på vejen skulle han holde øje med sørøvere, dog uden at bringe flåden i fare. Eskadren var på ni skibe, de øvrige skibsofficerer var Alexander Durham og løjt-

9. KBB 9. juni og 22. juli. Lind 1889 p. 27 & 39.
10. Borgeleje og dådyr til Bremen, KBB 1. aug. og 20. sept. Instruks, KBB 14. nov. Anholdelse, 6. jan. 1601.

nant Claus Urne på JOSAPHAT, Kield Baad og løjtnant Jacob Tregaard på RAPHAEL, Ove Vognsen på DUEN, Peder Veile på GABRIEL, Jørgen Muus på FALK VON BERGEN, Hans Cantzeler på galejen SALOMON, Jørgen Høg på galejen DAVID og Hans Simensen på galejen JACOB. Et par dage efter beordredes kirkebøn afholdt i hele riget i anledning af kongens rejse til Norge, og den 20. maj fik tolderne i Helsingør ordre til at betale to måneders kostpenge til de drabanter, der skulle tage vare på kongens liv, og en måneds kostpenge til de knægte fra Kronborg, der skulle med på den norske rejse.[11] Eskadren ankom til Oslo den 25. maj, afsejlede igen den 16. juni og var tilbage i København allerede den 19. juni.[12]

I begyndelsen af oktober kom der meddelelse om, at alle de (koffardi)-skibe kongen havde sendt til Gotland efter hugne sten til Nykøbing slot, var gået tabt »med top og tavl« på hjemrejsen under storm og uvejr. Navnene på skibene oplyses ikke.[13]

1592

De, der lejede skibe til kongen, måtte åbenbart belave sig på lange kreditter, for den 3. januar kunne Hans Sukkerbager, rådmand i Malmø, berette, at Frederik 2. under fejden (syvårskrigen) havde fået skibet BYENS LØVE af ham og hans medkonsorter. Han ejede en fjerdepart i skibet, men havde endnu ikke fået nogen betaling herfor, og sad nu i ringe kår. Kongen bevilgede Hans Sukkerbager 10 læster byg i to terminer, en dette år og en året efter.[14]

I maj måned udsendtes en del skibe på forskellige togter. Den 8. maj fik Søren Nielsen og Mogens Nielsen, kongens købmand og skriver på Færøerne, instruks for deres rejse til Færøerne med kongens skibe PAPEGØJEN og UNGE HJORT. Togtet varede til midt i oktober.

Samme dag udfærdigedes et missiv til Poul Pedersen, kongens købmand på Vespenø: Kongen har erfaret, at englænderne, imod den mellem Danmark og England indgåede aftale, driver handel på Vespenø, og at denne handel tager til år for år. Poul Pedersen skal med største flid søge at bemægtige sig de engelske skibe og føre dem til København, og i øvrigt føre god opsigt med alt, men dog ikke forulempe de engelske der alene driver fiskeri. Poul Pedersen fik kommandoen over en eskadre på hele fem af flådens skibe, HOLLANDSKE JOMFRU, DANSKE VILDMAND, GABRIEL, LILLE FORTUNA og FALK VON BERGEN. Under Vespenø opbragte han to engelske skibe, BARKINGS og OLLYPHANT, hvoraf det førstnævnte var på 200 tons og førte 18 kanoner.[15] Det indgik i flåden indtil det blev solgt i 1598. Derimod indgik OLLYPHANT ikke i flåden. Priserne ankom til Kø-

11. KBB 2. januar, 7. marts, 29. april, 14., 16. og 20. maj.
12. Lind 1889 p. 6.
13. KBB 1. okt.
14. KBB 3. jan.
15. Instruks og missiv KBB 8. maj, hjemkomst og ombringelser, ArkR fol 20, 21, 44 og 45.

benhavn i slutningen af juli og midten af august, og den 24. august besluttedes det at uddele 500 af de fisk, der blev taget på skibene, blandt de fattige husvilde i København. Dagen efter fik rentemesteren ordre til at give tre skotter, der blev taget på de engelske skibe, 20 rdl, som kongen havde foræret dem. Ejeren af skibene, Raymond King, klagede senere på året over, at nogle af hans fisker- og skibsbåde blev tilbageholdt på Vespenø. I november fik fogden på Vespenø ordre til at udlevere dem. På den baggrund virker det sandsynligt, at Raymond King også fik udleveret OLLYPHANT, hvilket bekræftes af at King i 1594 fik brev på, at han altid havde svaret den told og rettighed han var pligtig, og at han indtil videre uhindret kunne fortsætte sit fiskeri nord for Vardøhus og under Island.[16]

Den 10. maj fik skibshøvedsmand Thomas Normand de la Navete søbrev for med MUSEN at gå nord om Norge til Rusland og tilbage. Hvis han på rejsen traf sørøvere skulle han bemægtige sig dem og føre dem til København. Han returnerede til København den 5. oktober.[17]

Endelig fik Sten Matsen den 13. maj bestalling for som admiral på JOSAPHAT, med kaptajnerne Niels Skinkel på HVIDE DUE, Kield Baad på BLAA LOVE, Hans Cantzeller på GALEJ DAVID, Hertvig Bruun på GALEJ SALOMON og Jacob Tregaard på HVIDE ROSE at gå til Vestersøen for at holde kongens strømme rene for sørøvere. Sten Matsens plads blev dog overtaget få dage efter af Johan Bockholdt. Størstedelen af eskadren returnerede i slutningen af juli, HVIDE DUE og BLAA LØVE kom dog først hjem i slutningen af september. Bockholdt hjembragte en skotsk prise, som han havde taget ved Flekkerø. Den indgik i flåden som SKOTSKE LØVE, men året efter bevilgede kongen, på forbøn af kong James 6., at skibet skulle tilbagegives til sine ejere, Hans Mastertam og Valter Villumsen, når det kom hjem fra sit togt.[18]

Derudover viser regnskaberne, at ST. MICHAEL lå i bæltet sommeren over, hvor det bortskød 160 halvslangekugler, mens RAPHAEL var en tur i Rostock med enkedronning Sophie. Den 30. oktober skulle ST. MICHAEL føre hertuginde Christina af Slesvig-Holsten over bæltet.[19]

16. KBB 24. og 25. aug., 26. nov. 1592 og 31. maj 1594.
17. KBB 10. maj og ArkR fol 49.
18. Bestallinger, KBB 13. og 18. maj. Hjemkomst, ArkR fol 46-49, prise, fol 21. Tilbagegivelse, KBB 28. juni 1593.
19. ArkR fol 42 og KBB 30. okt.

1593

Den 26. april udfærdigedes instruks for Poul Pedersen, kongens købmand på Vespenø. Den var enslydende med instruksen fra forrige år. Han skulle altså bestræbe sig på at opbringe de engelske skibe, der begik ulovligheder, og føre dem til København, og i øvrigt føre god opsigt med alt, uden dog at forulempe de engelske der alene drev fiskeri. Det oplyses ikke hvilke skibe han fik kommandoen over, men dette år tog han mindst to

priser ved Vespenø, som anført af førnævnte Funes Moryson.[20] Priserne har velsagtens været ENGELSKE CHRISTOFFER og ENGELSKE JONAS, der tilgik i flåden i begyndelsen af august 1593. Ingen af dem blev leveret tilbage til ejerne.[21]

Der må også have været foretaget en rejse til kongens svoger og søster i Skotland. De nærmere omstændigheder kendes ikke, men sidst i april blev der udstedt pas til Niels Korsør, skipper på UNGE HJORT, der skulle følge kongens livskib RAPHAEL til Skotland, og efter nogen tid tilbage igen. Skipper Niels må have været en betroet mand, for han instrueres om at bestræbe sig på at opbringe sørøvere og føre dem til København, en passus der normalt var forbeholdt kaptajner.[22]

Alexander Durham og Kield Baad var allerede i marts blevet tilsagt at møde på Holmen den 8. april for at foretage et togt til Vestersøen, der ville vare »noget ud på sommeren«. Skibsartiklerne udfærdigedes den 30. april for Alexander Durham, kaptajn på kongens livskib JOSAPHAT og admiral over de andre skibe der skulle følge ham i Vestersøen og for Kield Baad, HVIDE DUE, der synes at have været udset som underadmiral. Andre kaptajner eller skibe er ikke nævnt, men ordlyden viser, at der må have været flere. I forbindelse med togtet blev Durham orienteret om, at det forlød, at udlændinge uden søpas, men vel udrustede med skyts og krigsammunition, ofte løb ind i norske havne, hvor de udgav sig for købmænd og købte en beskeden tømmerlast, som de fik bevis for af fogederne. Men når de atter kom til søs, kastede de lasten over bord og plyndrede søfarende folk som fribyttere. Alexander Durham skulle søge at opbringe skibe der var udrustede på orlogsvis, men ikke havde søpas, og tage dem med til København. Hvis han på kronens strømme mødte skibe, der ikke ville stryge deres sejl, skulle han skyde efter dem, se at få fat i dem og lade dem betale det krudt og lod, han havde skudt efter dem. Inden afsejlingen blev Durham orienteret om at nogle skotter, anført af jesuitter, havde gjort oprør mod den skotske konge. Hvis han traf nogen af dem til søs, skulle de anholdes og sendes vel forvarede til København.[23]

I maj blev en eskadre på tre skibe sendt til Færøerne for at hente landgilde. Søpas blev udstedt til Søren Nielsen, kongens købmand, og skipper Niels Malmø på GRAA FALK, Mogens Nielsen, kongens skriver, og skipper Peder Sørensen på SKOTSKE LOVE samt skipper Chresten Nielsen på ENGELSKE GRIB.[24]

Udover de sædvanlige udsendelser af koffardiskibe til Norge efter tømmer, blev en lille jagt gerne sendt til Norge om efteråret for at hente østers til hoffet. Dette år var det skipper Laurits Friis, der fik opgaven.

20. I sept. bestemtes det, at et skib med ladning skulle tilfalde kongen, men at købmanden skulle løslades, hvis han ville love at afholde sig fra at drive ulovlig handel på Vespeno. I dec. fik borgmestre og råd i København ordre til at domme mellem en Laurents Clætan og Poul Pedersen om de engelske skibe, der blev taget ved Vespeno, KBB 30. sept. og 8. dec.
21. Matr.skr.R.
22. KBB 30. apr.
23. KBB 5. marts, 27. og 30. april og 1. maj.
24. Søpas, KBB 16. maj.

Han fik i oktober to måneders fetalje til fire mand og 1 1/2 læst tomme tønder til at pakke østers i.

Det var ikke altid, at flådens skibe blev involveret, når der optrådte sørøvere i de hjemlige farvande. Da det således rapporteredes, at der ved Vejle lå et lille fribytterskib, hvorpå der kun var få folk, fik borgmestre og råder midt i august besked på at sætte de bøsseskytter og bådsmænd der var i borgeleje i byen, i nogle både, så de kunne overvælde og indtage skibet og føre det til Kolding.

Ikke alle sørøvere var udlændinge. I august var det blevet rapporteret, at adelsmanden Jacob Rostrup, der var i økonomisk uføre, på kronens strømme havde taget og plyndret nogle hollandske skibe og ladet folkene på skibene kaste over bord. Han blev arresteret og han og hans konsorter blev siden henrettet.[25]

1594

Den 22. marts blev Mats Hellesen sendt på vagttjeneste i Store Bælt med kongens livskib RAPHAEL. Dagen efter udfærdiges søpas for Mogens Nielsen, kongens købmand, der med skipper Peder Vrager på HECTOR skulle begive sig til Færøerne, hvor de skulle indtage kongens gods og sejle det til København.

Allerede i februar havde Alexander Durham og Kield Baad fået tilsigelse om at møde i København for at gå til søs, men Alexander Durham blev forhindret på grund af sygdom, så det blev Kield Baad, der kom til at føre årets sørøverpatrulje. Bestalling og søbreve udfærdigedes den 3. april for Kield Baad på HVIDE DUE, der som admiral med Peder Veile på BARKINGS og Hans Simensen på PAPEGOJEN skulle gå i Vestersøen, ved Lindesnæs eller under Norge så vidt kongens strømme strækker sig for at holde strømmene rene for sørøvere. Han måtte ikke gå i havn medmindre storm og uvejr tvang ham dertil, men stadig holde søen, så han bedre kunne have opsyn med de skibe der løb gennem strømmene. Malmø by skulle skaffe en god og forstandig bartskær til Kield Baads eskadre.

I begyndelsen af juni fik skipper Niels Mønbo pas for at sejle med ENGELSKE CHRISTOFFER til Færøerne og tilbage igen.

Den 25. juni fik rentemestrene besked på at udbetale Johan Bockholt 200 dlr, som kongen havde givet ham for rejsen til Skotland to år tidligere og for den rejse han nu skulle gøre. Samme dag udfærdigedes søpas for Johan Bockholt på JOSAPHAT, og skipper Jep Hemmingsen på ENGELSKE JONAS, til Skotland og tilbage igen.

Sidst i juli fik rigsråderne Christoffer Valkendorf og Albret Friis instruks

25. Østers, KBB 8. okt., Fribytter ved Vejle, KBB 18. aug. Rostrup, KBB 17.-18. aug.

om med kongens skib at begive sig til Gotland og Bornholm for at holde retterting. Det synes at have været flådens sidste udrustning i 1594.[26]

Tolderne i Helsingør var nidkære, og straffen for toldsvig var hård: konfiskation af skib og gods. Regeringen kunne dog vise mildhed, især hvis fremmede statsoverhoveder gik i forbøn for synderne. Således fik skipper Jelle Jørgens fra Emden i april frigivet skib og gods efter at grev Edzert af Ostfriesland var gået i forbøn for ham med den lidt pudsige begrundelse, at skipperen var et halvgalt menneske, hans skib var meget gammelt og kun lidet værd, og hans hustru og børn skulle nødigt blive aldeles forarmede.[27]

1595

Ved årsskiftet var forholdet til Sverige sådan, at Christian 4. blev inviteret til Stockholm, for at stå fadder ved dåben af Hertug Carls nyfødte søn, den senere så berømte Gustav 2. Adolf. Kongen nøjedes dog med at lade sig repræsentere af rigsråden Christen Friis.

I november 1594 var et møde mellem danske og russiske gesandter på grænsen mellem Rusland og Norge blevet berammet til 1. juli 1595. Ove Lunge, Predbjørn Gyldenstjerne og Herman Juul fik da ordre til at indrette sig på at møde i København den 8. april, for på et af kongens skibe at begive sig afsted til forhandlinger med de russiske sendebud, vel stafferede med klæder og andet, så de kunne være kongen og fædrelandet til ære. I stedet for et enkelt skib blev der imidlertid sendt en lille eskadre, og først midt i maj blev der udstedt skibsartikler og bestallinger. Eskadren skulle, med Børge Trolle som admiral på JOSAPHAT, løbe i Vestersøen nord om Norge til Rusland og tilbage igen med kongens sendebud. Hvis Børge Trolle hørte om sørøvere på rigets strømme, skulle han opsøge dem, og, hvis han mente at være dem stærk nok, gøre sit bedste for at opbringe dem og sende dem til København, men hvis de var for mange i flåde sammen, skulle han passe på ikke at bringe kongens skibe og folk i fare. De øvrige officerer var kaptajnerne Claus Urne på BLAA DUE og Jacob Tregaard på HECTOR, og den 21. maj udfærdigedes desuden søpas for skipper Hans Stoldt der skulle følge Børge Trolle, hans skib nævnes dog ikke. Det blev bestemt, at der skulle sølvtøj på bordet, når gesandterne mødtes med russerne.

Omtrent samtidig med Trolles eskadre afsejlede en anden eskadre bestående af Hans Simensen, skibshøvedsmand, på »BARKEN» (BARKINGS) og skipper Jep. N. på (ENGELSKE) JONAS, der skulle løbe i Vestersøen og holde kronens strømme rene og i øvrigt forholde sig som Børge Trolle.[28]

Midt i maj fik skipperne Jens Hals på GRAA FALK og Søren Nielsen på HOLLANDSKE JOMFRU søpas for en rejse til Færøerne og tilbage. Jens Hals

26. KBB 26. febr., 21. marts, 3. og 30. april, 3. og 25. juni og 27. juli.
27. KBB 5. april.
28. KBB 8. nov. 1594, 3. jan., 14., 16., 20 og 21. maj 1595.

hentede her en ladning på 2220 voger (ca. 40 tons) bergefisk, der ved losningen i København var svundet med 90 1/2 voger og 6 skålpund (1632 kg). Rentemesteren fik derfor besked på at trække ham for to års løn. Jens Hals kunne imidlertid påvise, at årsagen til svindet havde været indtørring, idet fisken ved leveringen havde været grøn og meget våd, men var tørret på rejsen. Kongen eftergav ham derfor restancen.[29]

1596

Årets store begivenhed var Christian 4.s kroning. For at skaffe midler til festlighederne blev der sidst i februar udskrevet en særskat af alle rigets købstæder. Kort efter fik købstæder og lensmænd besked på at udrede bådsmænd til sommerens togter, og her indskærpedes det, at det skulle være »duelige søfarende Folk, der er stærke og føre, ikke gamle udlevede Mænd, der er halte, lamme i Hænderne eller syge«. Der skulle udfærdiges register over de udtagne, der skulle være i København allersenest den 4. juli.[30]

Sidst i april udfærdigedes søpas for kaptajn Hans Simensen på BARKINGS og Jørgen Jensen på PAPEGOJEN, der skulle følge Simensen til Vestersøen for at holde kronens strømme rene for sørøvere og fribyttere. En måneds tid efter, fik Simensen ordre til straks at begive sig til Bergen for at hente pengeskatten for Bergenhus len, fordele den med halvparten på hvert skib og ufortøvet begive sig til København og melde sig hos rentemesteren. Sidst i juli gjorde Hans Simensen sig klar til et nyt togt fra København, det har altså været muligt at holde forbindelse med eskadrerne i Vestersøen.[31]

Den 1. maj fik lensmanden Sten Bilde besked på at indrette sig på, at Christian 4. »med det allerførste« ville sende ham på en rejse til Skotland, til kongens svoger kong Jacob 6., for at udrette et hverv. Den 19. maj fik Sten Bilde tærepenge til rejsen med det lille orlogsskib HVIDE DUE.[32]

Sidst i juli fik Hans Simensen som nævnt igen søpas. Han skulle med RAPHAEL, sammen med Peder Wedel på BARKINGS, gå til Warnemünde for at indtage de fremmede fyrster og herrer, der ventedes til riget, føre dem til Gedser og derefter vende tilbage til København. Samme dag fik Jacob Tregaard søpas for med HERCULES at gå til Store Bælt.[33] Det har nu kun været de fornemste af kroningsgæsterne der blev overført med kongens orlogsskibe. Resten måtte tage til takke med mere beskeden transport, for i slutningen af juli fik lensmændene i Danmark og Skånelandene ordre til at sende så mange skuder og kreyere som muligt til Warnemünde, Nyborg og Gåbense på Falster, for at overføre de fremmede herrer og deres følge. Det var åbenbart ikke tilstrækkeligt, for der måtte desuden lejes 30 skuder i

29. Søpas KBB 16. maj, eftergivelse, 22. juni 1596.
30. KBB 28. og 29. febr.
31. Søpas, KBB 20. april. Ordre til Bergen, 25. maj.
32. KBB 1. maj og Rentm.R.
33. søpas KBB 22. juli.

Rostock! Denne tjeneste synes ikke at have været populær, for midt i august måtte kongen pålægge borgmestre og råd i Korsør, der havde oplagt deres skuder og taget sejlene fra dem, at de straks skulle gøre dem klar igen, medmindre de ville tiltales for ulydighed mod kongen. Rederne fik dog godtgjort deres omkostninger, dem i Århus fik deres godtgørelse anvist af tolderen i december, dem i Vejle først i januar året efter.[34]

Den 29. august blev Christian 4. kronet under stor festivitas. Flådens bidrag til festlighederne var en parade bestående af 22 fuldt udrustede orlogsskibe og galejer. De lå udfor slottet med vajende flag og bolsaner og skød herlige salutter. En samtidig beretning om kroningen indeholder en liste over disse skibe, og denne liste anvendes gerne til at angive flådens størrelse i 1596. Men det var langtfra alle flådens skibe, der deltog i paraden. Som nedenstående liste viser, rådede flåden på det tidspunkt over i alt 47 enheder. Ganske vist var alle flådens fornemste og største orlogsskibe med, men kroningslisten er ikke umiddelbart sammenlignelig med andre flådelister, hverken udenlandske eller danske.[35]

Type	*Navn*	*Tilg*	*Udg*	*Besætn.*	*Artill*	*Eff*	*Læst*	*Depl*
Storskib	#Fortuna	1566	1601	1159	80-145	1158	600	2100
Hovedskib	#Prinsbarken	1580	1598*		64			1200
-	#Samson	1582	1600*		62			1200
Mellemskib	#Dragen	1565	1601*	106	36-42			600
-	#Josva	1579	1603	190-200	48-60		205	600
-	#Raphael	1582	1645	140-200	18-32		200	600
-	#Gideon	1584	1617	154-250	34-38			700
-	#Josaphat	1586*	1619		36-52			800
-	#Hercules	1593	1601		42			800
Lille o/s	#Gabriel	1579*	1601*	16-46	12-18	48	46	200
-	#St. Michael	1581	1622*	160	12-20			500
-	#Hvide Due	1589*	1608*		18			400
-	#Blaa Love	1590*	1607*	14	16			200
-	Falk v Bergen	1590*	1602	56-78	8-20			300
-	#Barkings	1592	1598		18			200
-	Papegøjen	1592*	1604*					200
-	#Hector	1593	1605	10	14		27	300
-	#Engelske Jonas	1593*	1602		8			100
Koff. o/s	Unge Hjort	1590*	1602*				28	100
-	Hollands Jomfru	1592*	1598*					100
Galej	#Jacob Galej	1577	1601*	58	10-24		58	200
-	#David Galej	1580	1598*	52	10-28	60	52	200
-	#Salomon Galej	1580*	1599*		10	60	37	100
Pinke	Hvide Rose	1572*	1602*					
-	Lille Fortuna	1583*	1605*					
-	Musen	1583*	1597					
-	#Eng. Christof.	1593	1596*		6			
-	#Gullands Grib	1593	1598		6			
Jagt	Dronningen Jagt	1585*	1599*				4	

34. KBB 26.-27. juli, 15. aug., 23. dec. 1596 og 21. jan. 1597.
35. Oftest sammenstilles kroningslisten på 22 skibe med en liste fra 1611/12, på henved 60 skibe, der medtager samtlige flådens skibe, og som angiveligt inkluderer en halv snes priser taget i krigsåret 1611. Garde 1861 p 107 og 112 ctr liste fra 1611/12 i Da Kanc. B 164 IX 07 læg 30.

–	AARHUS JAGT	1587	1599*				
–	BRANDJAGTEN	1580	1600*			7	
–	ROERSJAGTEN	1591*	1605*			7	
–	#RODE LOVE	1596	1613	12–16	6	40T	
Koffardi	GRAA FALK	1577*	1609	14		16	100
–	LILLE ENGEL	1580	1598*				
–	SVANEN	1590*	1599*			28	
–	HANEN	1591	1608*	10		16	
–	HINDEN	1593	1612*	18			100
–	ENGELSKE GRIB	1593	1599*				
–	LYBSK VILDMAND	1593*	1605*	24			200
–	UGLEN	1593*	1600*	10		21	
Smakke	HOIEREN	1586*	1600*	10			
Bojert	GAMLE HJORT	1590*	1599*			35	
Esping	ROLANDS ESPING	1593*	1598*				
–	WOHLH.S ESPING	1594*	1602*			4	
Skude	KARUDSEN	1595*	1603*				

De skibe, der deltog i kroningsparaden er markeret #.

Den 31. august var festen slut, og der blev igen udskrevet skuder til hjemtransport af kroningsgæsterne.[36] Nogle af orlogsskibene har velsagtens også været involveret, men her tier kilderne.

1597

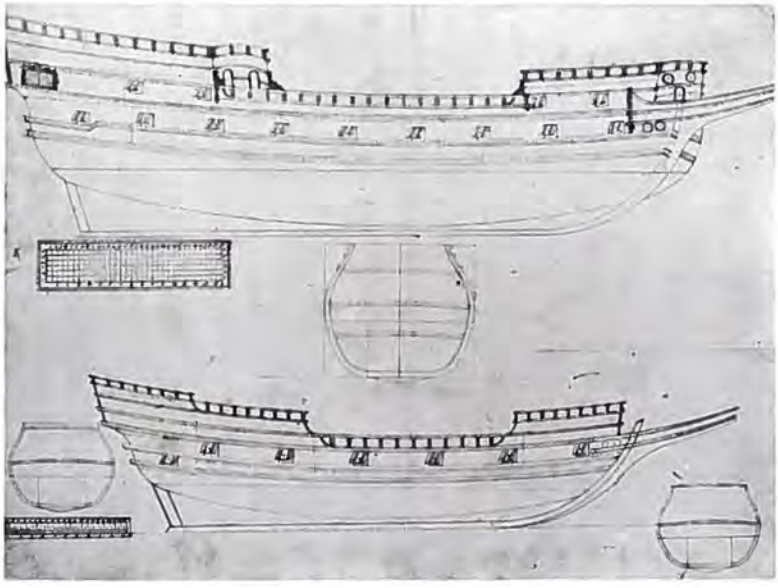
Både dette år og det følgende blev en stille tid for flåden. De ret få togter, der blev udsendt, blev udført af enkeltskibe, og som oftest var opgaverne fredelige, overførsler af gesandter og varetilførsel.

Den 27. marts fik Arild Huitfeldt, Breide Rantzau, Jørgen Friis og Chresten Holck ordre til at indrette sig på at møde i København sidst i april og gå til skibs 1. maj på rejse udenlands i Rigets bestilling. Det må have været det togt til Øsel med kongens tilforordnede råder og gode mænd, som Jacob Tregaard den 29. april fik søpas til at foretage med HVIDE DUE.

Den 24. april fik Mads Hellesen søpas for med kongens livskib ST. MICHAEL at ligge på vagt i Store Bælt sommeren over. Fremmede landes skibe skulle henvises til Øresund, men egne undersåtter måtte ikke besværes, når de havde vist deres søbrev.[37]

Den 4. juni får vi at vide, at kaptajn Hans Simensen, der netop havde fået lønforhøjelse til 300 dlr, skulle løbe til Spanien. Han fik nemlig besked på at tage sønnen til kongens skrædder med. Regnskaberne viser, at der den 29. maj blev udbetalt 200 dlr til Hans Simensen de Lange, der var affærdiget med DRAGEN til Spanien, for at sælge såvel skibet som en ladning tømmer. Skibet sprang imidlertid læk, så han måtte returnere til København.[38]

36. KBB 31. aug.
37. KBB 27. marts, søpas 29. april.
38. KBB 4. juni og Rentm.R 1598–99 fol 228.



Denne tegning er ganske vist forsynet med målestokke, men der er ikke tale om nogen konstruktionstegning. Det forhindrer den ejendommelige sammenblanding af perspektiv og opstalt, og desuden mangler der planer. Stilen tyder på, at tegningen skyldes David Balfour, måske har den tjent som bevis for hans tegnefærdighed, da han kom til landet i 1597. Det største skib er 122 fod langt, det lille 91 fod. Gengivet i skala ca. 1:440. RA SøE K/T E 7.

Allerede i begyndelsen af juni fik købstæderne ordre til at modtage bådsmænd i borgeleje, men udsendelser af gesandter kom dog til at medføre endnu et par togter det år. I august fik Peder Veile søpas med HECTOR til England med råder og gode mænd, og sidst i september fik skipper Peder Kieldsen søpas med PAPEGOJEN til Narva med kongens gesandter.[39]

I december gav kongen hofmester Christoffer Valkendorf ordre til at sørge for at nedbringe omkostningerne på Holmen. De havde været usædvanligt store, både til underhold af skibsfolkene og til skibenes udrustning. Desuden skulle han sørge for, at SAMSON, JOSAPHAT, DRAGEN og GULLANDS GRIB blev sat i stand, så de kunne sælges til foråret, hvis kongen skulle beslutte at afhænde dem. Det følgende år blev af de nævnte skibe kun GULLANDS GRIB afhændet, det blev den 20. september solgt til den københavnske købmand Mikkel Vibe sammen med BARKINGS for 1400 dlr, der betaltes den 16. november 1598.[40]

1598

I maj forlød det, at englænderne fortsat trodsede forbudet mod fiskeri under Vespenø. Poul (Pedersen) Skriver, kongens købmand, fik fuldmagt til at opbringe de engelske skibe der fandtes mellem Vespenø og Island eller 2 ugesøs (8 sømil) NO for Vespenø og føre dem til København.

39. KBB 6. juni. Søpas 9. aug. og 22. sept.
40. 13. dec. Matr.skr.R & Rentm.R 1598-99 16. nov. fol. 227.

Regnskaberne viser, at det år sendtes GABRIEL og BLAA LØVE til Island i begyndelsen af maj. De var hjemme igen den 9. september.[41] Det kunne gå hårdt til når udenlandske fiskere mødtes med danske skibe under Island. I juni berettedes det, at Erik Lauridtsen og Peder Colling fra Marstrand havde haft en skude til fælles, hvormed de drev fiskeri ved Vespenø. Et hollandsk skib ført af skipper Herman von Emden sejlede skuden i sænk hvorved Erik Lauridtsen druknede. Tolderne i Helsingør fik ordre til at anholde skipper Herman, hvis han viste sig der.[42]

Udover de to skibe til Island, viser regnskaberne at der dette år udsendtes to orlogsskibe: RAPHAEL der var udrustet fra den 7. juli til 11. september, og HECTOR der var udrustet fra den 9. maj til 5. august på en rejse til England.[43]

1599

Hvis de udlændinge, der drev ulovligt fiskeri og handel i de norske farvande, havde opfattet flådens fravær i de foregående år som udtryk for manglende interesse hos den danske regering for deres håndtering, fik de denne opfattelse grundigt revideret i 1599. Allerede året før må Christian 4. have haft planerne for Nordlandstogtet klar, for i november sendte han Christoffer Valkendorf en liste over de skibe der skulle deltage, med besked om at få syet særlige bådsmandsklædninger for hvert skib med sin særlige farve.[44] I marts bekendtgjordes det, at der skulle holdes retterting i Bergen den 24. juli og i Oslo den 1. august, og den 12. april blev der udstedt søpas til de skibshøvedsmænd, der skulle følge admiralen, Børge Trolle på GIDEON, i Vestersøen og hjælpe ham med at holde kronens strømme rene for sørøvere. Det var Alexander Durham, underadmiral på JOSAPHAT, Herluf Daa på RAPHAEL, Kield Baad på ST. MICHAEL, Hans Simensen på HVIDE DUE, Jens Jørgensen på HECTOR og Peder Veile på PAPEGØJEN.[45] Chefen for eskadrens nyeste skib, VICTOR, fik imidlertid ikke noget kongeligt søpas. Dets kaptajn, Christian Frederiksen, syntes vel, trods hans krav om at optræde incognito, at udfærdigelsen af et søpas til sig selv ville være at drive spøgen for vidt. Hans vicekaptajn var den senere rigsadmiral Mogens Ulfeldt. Med kongen fulgte, blandt syv andre adelsmænd, sekretæren i Danske Kancelli, Sivert Grubbe, hvis dagbog er hovedkilden til togtet.

Den 18. april afsejlede eskadren under afbrænding af fyrværkeri[46] fra Kronborg mod Norge. Den 22. forlod den Flekkerø, hvorfra den sejlede direkte til Vardø, hvor den ankom den 14. maj. Her lå to engelske skibe, hvis last blev beslaglagt. Derefter fortsattes rejsen østover forbi Kildin til den

41. Fuldmagt, KBB 10. maj, Matr.skr. R.
42. KBB 21. juni.
43. Matr.skr.R.
44. C4breve I 18. nov. p 9-10.
45. KBB 17. marts, søpas 12. april.
46. Grubbe nævner ikke fyrværkeriet, men kort forinden havde kongen givet ordre til, arkelimesteren på Kronborg skulle lave fyrværkeri, KBB 16. april.

russiske havn Olenia, hvor der skulle ligge to engelske skibe. Under indsejlingen her den 16. maj stødte VICTOR på et undersøisk skær. Det kom dog hurtigt flot igen, men kølen havde taget skade og skibet tog vand ind, dog ikke mere end pumperne kunne klare. Inde i havnen lå ganske rigtigt to engelske skibe, CHARITAS og LILLUM PERTIT. De blev taget som priser og indlemmet i eskadren under hhv. Albert Skeel og Erik Urne. Derefter sattes kursen vest over. På vejen gik eskadren ind i flere små havne, assisteret af den tilfangetagne kaptajn fra CHARITAS, Wilhelm Tellier. I en af dem fandt man nogle urter, kaldet Stubberod, som skulle være gode mod Skørbug. Dem brugte kaptajn Frederiksen som salat. Den 20. maj nåedes Kildin, hvor VICTOR omsider blev repareret. Den 26. maj indledte hjemrejsen. På vejen til Vardø opbragte eskadren tre hollandske priser. Grubbe nævner dem ikke ved navn, men ved Vardø udnævnte kaptajn Frederiksen følgende kaptajner: Joachim Bülow på NEPTUNUS, Henning Valstrup på ANGELIKA og Jacob Tregaard på RAABUKKEN.[47] Fra den 21. juni til den 1. juli lå eskadren i Bergen, hvor der afholdtes herredag eller retterting, ganske som planlagt. Planen om at fortsætte til Oslo og holde retterting der den 1. august blev dog skrinlagt. Efter opholdet i Bergen satte eskadren kurs hjemover, den nåede Kronborg den 13. juli. Sivert Grubbe sluttede sin beretning: »Guderne give, at jeg aldrig mer' kommer tilsøs«!

Sidst i april var RØDE LOVE blevet sendt til Store Bælt som vagtskib, og i begyndelsen af maj var GABRIEL og BLAA LOVE ligesom forrige år blevet sendt til Vespenø med varer. De kom hjem i slutningen af august.[48]

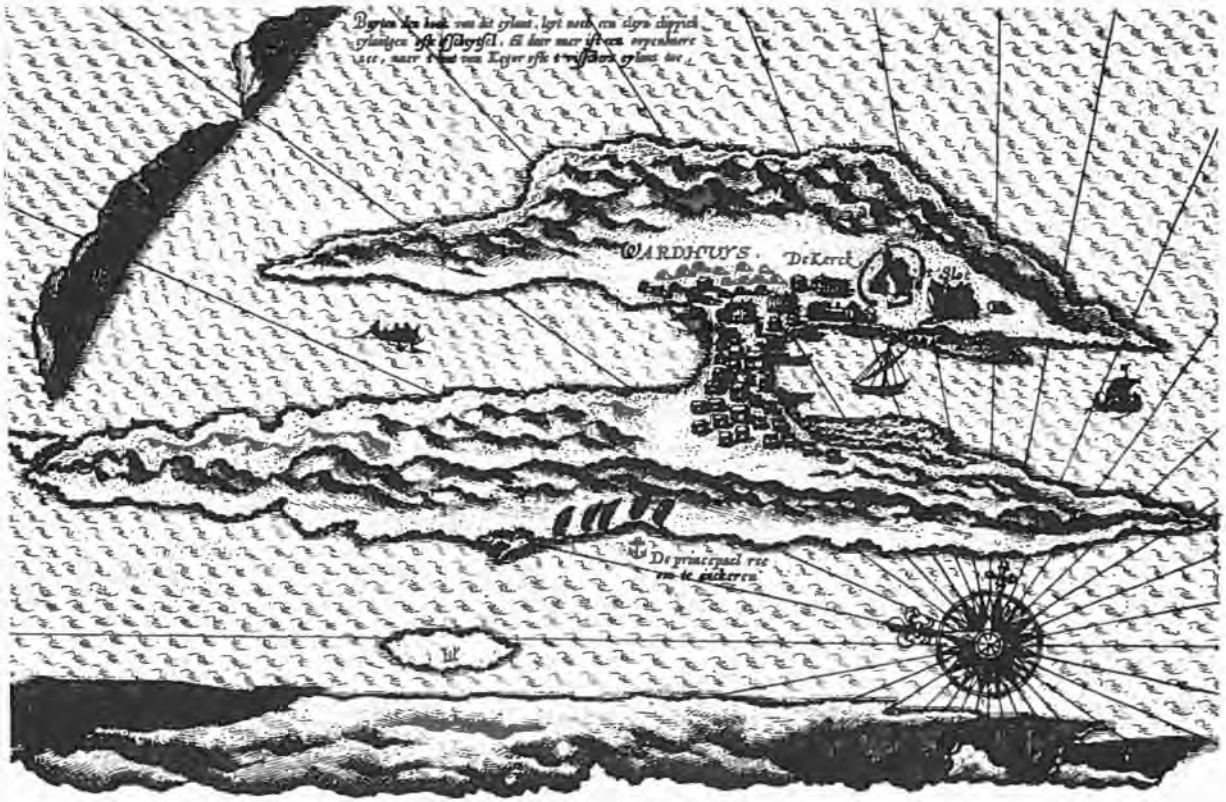
Vardø med kirke og »slottet« Vardøhus. Nederst en »omvendt« landkendig. Efter Jan Van Linschoten 1624.

1600

Opbringelsen af de to engelske skibe på Nordlandstogtet førte til protester, der måtte behandles ad diplomatisk vej. Der blev derfor berammet et møde i Emden mellem de danske og engelske kommissærer. Den 30. marts lettede VICTOR og ST. MICHAEL anker med Christen Friis, Henrik Ramel, Manderup Parsberg og dr. Jonas Charisius om bord. De ankom til Emden den 9. april, og her ventede de forgæves på de engelske gesandter i over en måned. Den 30. maj var eskadren tilbage i Helsingør.[49] Mødet blev først gennemført i 1602.

Den 21. april udfærdigedes bestallinger for Herluf Daa som admiral med Kield Baad og Peder Veile på flåden til Vestersøen. Daa skulle, hvis han fik underretning om fribyttere eller sørøvere, opsøge dem med flåden, og, hvis han mente sig stærk nok, bemægtige sig dem og føre dem med skibe og gods til København. Hvis de derimod var ham for mange og i flåde sammen, skulle han passe på ikke at udsætte kongens skibe og folk for fare.

47. KBB 30. maj.
48. Rentm.R fol 242 & Matr.skr.R.
49. KBB 31. jan., Sivert Grubbe, Erslev I p 106.



Det fremgår ikke hvilke skibe der deltog.[50] Derimod ses det af regnskaberne, at GABRIEL og BLAA LOVE også dette år sejlede varer til Vespenø. De var som sædvanlig hjemme sidst i august. Desuden sendtes LILLUM PERTIT den 28. maj til Narva med Hans Bilde for at købe varer.[51]

1601

Den 5. juni udfærdigedes bestalling og instruks for Herluf Daa, der som admiral på HECTOR, med Peder Veile på ST. MICHAEL og Jens Jørgensen på NEPTUNUS (der havde fået søpas allerede den 8. maj), skulle begive sig til Vestersøen for at holde kronens strømme rene for fribyttere og andre, der plyndrede den søfarende mand. Han skulle begive sig op under Finmarken til Vardøhus og deromkring under den laplandske side, så langt

50. KBB 21. april.
51. Rentm.R fol 241 & 631.

kronens og Norges strømme strakte sig, men ikke videre, og undersøge om der lå englændere, hollændere eller andre fremmede, som uden pas drev fiskeri der mod kongens offentlige forbud. Han skulle søge at bemægtige sig sådanne med list eller med magt og føre dem til København. Under togtet gik HECTOR's stormast over bord i en storm. En del bådsmænd, der var blevet sårede under uheldet, blev sat i land i Sæby.[52]

Christian 4. udførte dette år hele tre togter, og på dem alle deltog Sivert Grubbe, hvis bøn til guderne i 1599 således ikke blev hørt! Den 14. april sejlede kongen sammen med en del rigsråder på VICTOR og HERCULES til Akershus. Under Hveen rettede kongen selv to kanoner mod en englænder, der ikke strøg topsejlet, og gav ham to kugler i skroget, så englænderen måtte følge med til Kronborg. Der var stadig en del is i Oslofjorden, men den 28. april ankredes ved Drøbak. Den 3. maj gik kongen i land ved Kronborg.

Næste togt gik til Baahus, igen med VICTOR og HERCULES. Eskadren lagde ud fra København den 11. juni og ankom til Baahus den 15. På hjemrejsen sprang HERCULES læk og måtte søge havn. Den 19. juni gik Christian 4. i land ved Hornbæk.

Kongens sidste togt i 1601 gik til Østersøen. Den 9. september afsejlede han fra København med VICTOR, det helt nye ARGO, og RAPHAEL. Dagen efter ankrede eskadren ved Gedser, hvor de næste dage tilbragtes med at besøge enkedronning Sophie, der også kom om bord for at beundre sønnens skibe. Derefter fortsatte togtet til Warnemünde, hvor Christian 4. besøgte sin broder, hertug Ulrik, i Güstrov. Den 23. september gik kongen i land ved Gedser, hvorfra han rejste hjem over land.

Skønt Stettinertraktaten udtrykkeligt foreskrev, at den danske konges undersåtter frit kunne besejle Narva og handle med russerne, havde den svenske hertug Carl en tid forhindret denne sejlads og handel. Den 10. oktober pålagdes det Eske Brok og Carl Bryske, at forhandle med russerne om dette. Den 11. november var nogle russiske gesandter af vinteren blevet tvunget til at blive i landet til om foråret. De blev indkvarteret i Køge, og den 20. december bestemte kongen, at de kunne komme til København for at bese flåden, Tøjhuset og andet de måtte ønske.[53]

1602

Allerede den 9. marts stak Christian 4. til søs igen, denne gang på rejse til Akershus med råder og herremænd på VICTOR, og igen fulgte Sivert Grubbe med. Ved Kronborg var kongen den 13. marts ombord på det gamle storskib FORTUNA, der i løbet af vinteren havde fået sløjfet øverste

52. Sopas og bestalling, KBB 8. maj og 5. juni. Sæby, Rentm.R fol 821.
53. KBB 10. okt., 11. nov. og 20. dec.

batteridæk og var blevet ombygget til koffardiskib.[54] Det var nu under kommando af Herluf Daa på vej til Spanien efter en last salt. Efter kongens besøg satte skibene sejl. Det blev et voldsomt stormvejr, og FORTUNA nåede kun til Marstrand, så sprang skibet læk og Daa måtte søge havn, for siden at returnere til København. VICTOR nåede derimod sit bestemmelsessted, men på hjemrejsen forlod kongen den 26. marts skibet to mil fra Kronborg for at lade sig ro i land.[55]

Den 1. maj indberettede lensmanden på Gotland, at tre svenske orlogsskibe i april var strandet under en stor storm. På skibene var der omtrent 80 kanoner foruden krigsammunition. Han fik besked på at tillade svenskerne at bjerge deres skibe, skyts og andet så vidt det var muligt. Men han måtte ikke tillade dem at føre noget af skytset og ammunitionen bort fra Gotland, før Hertug Carl eller hans kaptajner havde henvendt sig til kongen og fået dennes erklæring om, hvorledes han ville have det hermed.[56] Denne »gidseltagning« må nok ses på baggrund af de hindringer svenskerne havde lagt på Narvahandelen, men den 18. juni kom der en ny svensk provokation. Nogle danske købmandsskibe, der havde besejlet Riga, var blevet opbragt af svenske orlogsskibe og ført til Stockholm, hvor besætningerne var sat i arrest. Christian 4. gav købmændene ordre til at ansøge Hertug Carl om frigivelse af dem selv, deres skibe og gods samt om at få erstatning for den skade de havde lidt. Bevilgedes det ikke, skulle de lade skibe og gods blive, og straks begive sig hjem. Kongen ville så betænke »kristelige og tilbørlige Midler«, hvorved de kunne få erstatning for deres skade.[57]

Den 25. juni havde Christian 4. modtaget anmodninger fra Hertug Carl om, dels at tillade passage gennem Sundet af krigsfolk der skulle bruges i Polen, dels at kongen skulle forbyde sine undersåtter at besejle Riga, som hertugen betragtede som sin fjende. Christian 4. bad rigsrådet om at tage stilling til disse anmodninger. Selv så han helst, at man afslog at afholde et planlagt grænsemøde, medmindre man fik forelagt en designation over de svenske »capita«, altså forhandlingsemner. Mødet blev senere berammet til den 9. feb. 1603 i Flakkebæk.[58]

Forhandlingerne med russerne i vinteren 1601-02 havde ført til en aftale om ægteskab mellem Christian 4.s broder hertug Hans og prinsesse Axinia, datter af den russiske Zar Boris Gudonov. En alliance mellem Danmark- Norge og Rusland stred klart mod svenske interesser, så da man i 1602 stod overfor overførslen af Hertug Hans til Moskva via Narva, måtte flåden prioritere denne opgave højt, på bekostning af den traditionelle afpatruljering af Vestersøen. Til overførslen udrustedes to eskadrer

54. TomR.
55. Sivert Grubbe og Rentm.R fol 814.
56. KBB 1. maj.
57. KBB 18. juni.
58. KBB 25. juni og 28. nov.

på i alt otte skibe. De havde ifølge bestallingerne af 1. august følgende sammensætning: Den ene eskadre førtes af Herluf Daa som admiral på VICTOR med underadmiral Kield Baad på RAPHAEL, der på hjemrejsen fra Narva skulle indtræde som admiral på VICTOR, idet Herluf Daa skulle følge Hertug Hans fra Narva til Moskva. Desuden Peder Holst på DUEN, Jens Jørgensen på HECTOR, og Reinhold Simensen på CHARITAS. Den anden eskadre førtes af den senere rigsadmiral Jørgen Ulfeldt som admiral på ARGO, med Hans Simensen på GIDEON og Anders Lauritsen på TROST. Bestallingerne foreskrev skibscheferne, at hvis flåden mødte svenske orlogsskibe på Sveriges riges strømme, skulle den stryge toppen og skyde dansk løsen, og, hvis det forlangtes, sende en skøjte med en løjtnant om bord hos svenskerne for at fremvise søpas. Man skulle så vidt muligt forholde sig fredeligt overfor de svenske og ikke give anledning til uvenskab. Hvis derimod de svenske forholdt sig fjendtligt og angreb flåden, hvilket kongen dog ikke ventede, skulle cheferne vide at skikke sig som krigsfolk, og af yderste evne afværge rigets skam og fordærv og kongens broders skade. Flåden nåede Øsel den 7. august. Her forlod ARGO og TROST den for at returnere til København. Resten af flåden ankom til Narva den 10. august. Hertug Hans nåede ikke at blive gift med prinsesse Axinia, han døde i Moskva den 28. oktober.[59]

Omkring midten af august tog kongen og dronning Anna Cathrine til Norge med ARGO og TROST. De var på Akershus fra den 29. august til den 17. september, og returnerede til København i slutningen af november.[60] Det nye hovedskib ARGO var efterhånden blevet færdigapteret som livskib, komplet med badekar. Det var vel forklaringen på, at kongen sidst i august kunne få sig selv til at give ordre til, at det stolte livskib VICTOR skulle sendes på koffardifart. Det skulle fragte tømmer til Spanien og derfra hjemtage en last salt og vin. Skibet skulle udtakles på koffardivis, dvs. med gammelt redskab og reduceret sejlføring og metalstykkerne skulle erstattes med jernstykker. »Den Cisterne« skulle tages ud, hvis kaptajnen eller skipperen mente den var i vejen, og, værst af alt, der skulle skæres en lasteport for tømmeret bag i skibet, fornedrelsen var total! Med Hans Simensen som kaptajn afsejlede VICTOR den 6. oktober fra Helsingør, lastede tømmer i Langesund indtil den 20. november og ankom til St. Lucas den 29. december. Det kom først tilbage til København den 7. juni 1603.[61] Det blev imidlertid en engangsforeteelse, VICTOR kom til at tjene som orlogsskib i mange år fremover.

59. Bestallinger, KBB 1. aug. Hist. Calender 1824 p 101-02.
60. Lind 1889 p. 7 og Akershus LensR. 61. KBB 30. aug. og Da Kanc. B 223 Afr. IV. 66.

1603

Dette år blev meget stille for flåden, måske fordi regeringens bestræbelser mere var rettet mod truslen over land fra Sverige, i forbindelse med grænsemødet ved Flakkebæk den 9. februar, end mod de søværts hensyn. For det tilfælde at der skulle opstå fjendtligheder, »hvad Gud forbyde«, blev hoffanerne i Skåne, Halland og Blekinge og på Sjælland mobiliseret og tilsagt til at møde i Halmstad. Bønderne i Skånelandene blev samlet og undervist i våbenbrug, og i alt 450 skytter blev beordret til Halmstad.[62]

I anledning af kroningen af kongens svoger James 6. som konge af England, sendtes i løbet af foråret to skibe til London. Den 24. april fik skipper Anders Lauritsen på TROST ordre til at overføre Ernst Normand »kongens egen Livdreng«, og en måned efter, den 25. maj, fik hofjunker Jens Sparre udbetalt penge til en rejse til England med PONITENS samt lodspenge til London. Med skibet fulgte vistnok kansler Christen Friis og Henrik Below. De var hjemme igen tre måneder efter.[63]

Deltagerne i hertug Hans' mislykkede brudefærd skulle endvidere hentes hjem. Den 7. juni udstedtes pas for Peder Holst, kaptajn på HVIDE DUE, Jens Jørgensen, kaptajn på HECTOR og Oluf Mønbo, skipper på NEPTUNUS, til Narva. De medførte et missiv af 10. juni til Axel Gyldenstjerne, lederen af følget i Rusland, hvori kongen fortæller, at han sender tre af sine orlogsskibe til Ivangorod, for at overføre ham og hans følge og kongens broders efterladte gods hertil. Hvis den russiske gesandt Offenasso Ivannevitz, der skal på legation til Danmark, er i Ivangorod ved ankomsten der, skal han tage med på et af skibene, ellers skal Gyldenstjerne blot tiltræde hjemrejsen hurtigst muligt. Kongen vil da senere sende et orlogsskib for at overføre gesandten.[64]

I begyndelsen af juni havde Hans Lindenow, lensmanden på Hammershus, rapporteret, at svenske orlogsskibe have angrebet og plyndret nogle lybske skibe, der lå for anker ved Bornholm. Kongen gav ham ordre til at undersøge de nærmere omstændigheder, hvornår og hvor langt fra land det var sket, hvor stærk den svenske flåde havde været, og hvem der havde haft kommandoen, og straks sende besked tilbage. Han skulle fremover ugentligt rapportere om den svenske flådes bevægelser.[65] Det ville have været en naturlig reaktion på dette uhørt grove overgreb på kongens overhøjhed over rigets strømme at aktivere flåden og sende en større eskadre til Østersøen, om ikke andet så for at forhindre gentagelser. Denne reaktion udeblev. Forklaringen må nok ses i det faktum, at Christian 4. på det tidspunkt helt enkelt savnede ultimative magtmidler til søs. Den svenske flåde var, i hvert fald på papiret, næsten tre gange så stor som

62. KBB 21. jan. og 23. feb.
63. Rentm.R. 1602-03 fol 1094 og 1603-04 fol 578.
64. KBB 7. og 10. juni.
65. KBB 10. juni.

den danske, så et åbent opgør var ikke ønskeligt. Men det var klart, at den aggressive svenske politik hurtigt kunne føre til krig, og i juli udskrev Christian 4. med rigsrådets samtykke en ekstraskat til byggeri på rigets fæstninger og til munition. Endvidere rådede kongen lensmændene på de vigtige grænsefæstninger Varberg og Baahus til at sørge for altid at have et års fetalje i forråd. Og da kongen i september tog til Holsten for vinteren, fik lensmændene i grænsefæstningerne pålæg om at holde skærpet opsyn.[66]

1604

Sidst i marts sendtes skipper Peder Kieldsen med TROST til Riga. Han fik medgivet et memorial om hvorledes han skulle forholde sig. Hvis han mødte svenske udliggere på Sveriges riges strømme, skulle han stryge og fremvise sit pas, men i øvrigt forholde sig fredeligt. Men hvis de svenske mod forventning angreb ham, skulle han forsvare sig efter bedste evne.[67]

Det var i øvrigt beskedne opgaver, der blev pålagt flåden i dette og de følgende år. Den vigtigste synes at have været at forhindre en ulovlig udførsel af brændeved fra Blekinge til Tyskland. Således udsendtes patruljer mod denne handel i maj og oktober. Den første bestod af Jørgen Holst på ST. PEDER og Jacob Reinholdsen på NORSKE JAGT, den sidste udførtes af skipper Laurids Villumsen, atter på NORSKE JAGT.[68] Det var flådens eneste offensive udrustninger i 1604!

Christian 4. var i Norge dette år. Den 29. maj forlod han København ombord på VICTOR for at sejle til Bergen, hvor der blev holdt herredag. Også HECTOR førte råder til Bergen, men synes at have sejlet for sig selv.[69] Den 5. august havde Christian 4. erfaret, at svenske orlogsskibe igen havde angrebet nogle fremmede skibe, denne gang hollændere og andre, lige under Bornholm. Og igen undlod kongen at aktivere flåden, men nøjedes med at pålægge lensmanden at undersøge sagen og optegne navnene på de svenske skibschefer. Til lands blev der imidlertid taget forholdsregler mod et svensk angreb. Samme dag fik adelen i hele landet ordre til at stille til mønstring »da der i alle omkringliggende Riger drives adskillige Praktiker med Krigsbestilling og Oprustning«. Og i begyndelsen af september besluttedes det at udsætte grænsevagter ved grænserne mod Sverige. Skotten Hans Køning (John Cunningham), der året før havde fået bestalling som skibshøvedsmand, blev udsendt for at udtage vagter blandt bønderne i Giers og Villands herreder, og i Tønsberg len mønstredes 3-400 af de bedste skytter blandt bønderne, så de ved forefaldende lejlighed kunne bruges ved grænsen. Fjorten dage efter må man dog have fundet, at faren for et svensk angreb ikke var overhængende,

66. KBB 2. juli, 23. aug. og 13. sept.
67. KBB 31. marts.
68. KBB 4. maj og 29. okt.
69. Sivert Grubbe og Da Saml. 4. Række, 2.

bønderne skulle ganske vist mønstres, men opsætningen af den besværlige grænsevagt blev udskudt indtil videre.[70] Trods flådens svaghed havde Christian 4. den 18. august opfordret rigsrådet til at indvillige i at erklære Sverige krig, men det blev den 27. august afvist, med henvisning til den svage danske økonomi og usikkerheden om udfaldet.[71] Endvidere var der forviklinger med hansestæderne, især Lübeck, der havde nægtet at betale en told, som Christian 4. havde pålagt i Bergen og på sildemarkederne. Det kølige forhold til såvel Sverige som Lübeck viste sig den 19. august. Da havde Karl 9. tilbudt lybækkerne et møde ved Brømsebro, men det hverken kunne eller ville Christian 4. give tilladelse til. Hvis lybækkerne vil have et møde med svenskerne, måtte det ske udenfor Danmark. Tidligere på året havde Lübeck ellers tilbudt kongen to halve kartover som gave. Christian 4. svarede, at han aldeles ikke agtede denne present og ikke var til sinds at modtage den.[72]

Til gengæld var forholdet til England det bedste, og den 8. august tilbagegav kongen »af gunst og nåde« skibet CHARITAS til dets engelske ejer, den på side 88 omtalte kaptajn Wilhelm Tellier, der tilmed fik ubegrænset toldfrihed i Øresund de næste to år.[73] Opbringelsen af skibet på Nordlandstogtet i 1599 har nok været ganske svagt begrundet!

1605

Dette år udsendtes den første ekspedition til Grønland i mange år. Den 19. april blev der udstedt skibsartikler for denne rejse til John Cunningham eller Hans Køning, som han kaldtes her i landet, som kaptajn på TROST og Godske Lindenow som kaptajn på RØDE LØVE. De afsejlede den 2. maj. Den 11. juni skilte Lindenow sig fra Cunningham. Han gik i land ved det nuværende Fiskenæsset på sydvestkysten, tog et par grønlændere om bord og satte straks kurs hjemover, han nåede København den 28. juli, hvor hans ankomst vakte stor begejstring. Cunningham var mere omhyggelig. Han havde den erfarne opdagelsesrejsende James Hall med som styrmand, og sammen kortlagde de en del af østkysten mellem 66 og 68 grader nord, fra det nuværende Angmagssalik til Kangerdlugsuaq. Mytteri ombord tvang ham imidlertid til at vende hjem, han nåede København den 10. august.[74]

Desuden sendtes tre skibe sydpå efter salt. Den 19. april udfærdigedes skibsartikler for skipper Anders Lauridtsen på ARGO ROSA (ikke at forveksle med hovedskibet ARGO), der skulle til St. Lucas, for skipper Otte Bagge på LEOPARDEN og skipper Rasmus Bentsen på TURTELDUEN, der begge skulle gå til Lissabon. LEOPARDEN var hjemme igen den 8. august,

70. KBB 5. aug., 6. og 8. og 21 sept.
71. C4breve I 13-17 og Heiberg 156-57.
72. C4breve I p 57 & KBB 27. april & 19. aug.
73. KBB 8. aug.
74. Skibsartikler, KBB 19. apr. Cunningham i Dansk Biografisk Haandleksikon 1920, Lind 1889 p 71 og 166.

men ARGO ROSA, der hjemførte 215 læster salt, afregnede først den 8. november året efter.[75]

Dette år udsendtes også for første gang siden 1601 en sørøverpatrulje vestpå, men kun et enkelt skib. Den 19. april fik Hans Brun bestalling for med PONITENS at gå til Vestersøen for at holde kronens strømme rene for sørøvere, især skulle han holde øje med dunkerqere under Norge. Den 4. juni fik Hans Brun meddelelse om, at det forlød, at en dunkerquer på en lille doggerbåd havde plyndret et skib fra Malmø under Anholt. Han fik ordre til at gøre sig den yderste flid for at få fat i denne dunkerquer og føre ham til København.[76]

Flåden må have haft mangel på sejlklare skibe, for i maj sendtes borgeren Jacob Jensen til Østersøen med sit eget skib for at pågribe de der trodsede forbudet mod udførsel af brændeved. Som betaling fik han lov at beholde 2/3 af det opbragte brændeved, den sidste tredjedel skulle tilfalde kongen. Sidst i august blev hans hverv dog overtaget af skipper Thomas Baahus på KATTEN.[77]

Det var åbenbart ikke kun svenskerne, der havde svært ved at respektere den danske overhøjhed over Østersøen, for den 26. september indberettede lensmanden på Bornholm, Hans Lindenow, at to pinker med bestalling fra kong Sigismund af Sverige og Polen på kronens strømme under Bornholm havde grebet og plyndret skibe, der var på vej til og fra Sverige. Lensmanden fik ordre til, hvis de igen kom under landet, da at give kaptajnerne tilhold om at vise deres pas, så man kunne få at vide hvis tjeneste de var i. Han skulle hindre dem i at gå i land, og hvis de dristede sig til at angribe nogen så tæt under landet at han kunne nå dem, skulle han beskyde dem med groft skyts.[78]

Der eksisterer ingen maritime billeder med tilknytning til Christian 4.s Englandtøgt. Hendrick Wrooms kendte maleri af den engelske tredækker PRINCE ROYAL under indsejling til Flushing i 1610 må imidlertid antages at give en god forestiling om TRE KRONERS ankomst i 1606. De to skibe var bygget efter næsten identiske tegninger.

1606

Forrige års Grønlandsekspedition havde ikke været nogen ubetinget succes, men forsøget blev gentaget, denne gang med en større styrke. I april blev der udskrevet en særskat til den grønlandske ekspedition, og den 27. maj udfærdigedes en fortegnelse over ekspeditionens fem skibe og høvedsmænd. Godske Lindenow skulle denne gang være admiral på TROST, Hans Køning fik RODE LOVE, desuden deltog ØRNEN med Hans Bruun, det skotske skib GILLEBERT med Karsten Richardsen og PINKEN med Anders Holck. Ekspeditionen afsejlede samme dag og løb den 27. juli ind i kong Christians fjord, i det område Cunningham og Hall havde kortlagt året før, hvor man søgte efter en formodet sølvmine. Ekspeditionen hjemkom den 4. oktober uden at have opnået nye resultater.[79]

75. Rentm.R 1604-05 fol 689-90, Kvittancer 1605-06 fol 274 og Rentm.R 1606-07 fol 258.
76. KBB 19. april og 4. juni.
77. KBB 20. maj og 27. aug.
78. KBB 26. sept.
79. KBB 1. april og 27. maj. Cunningham, Dansk Biografisk Haandleksikon 1920 og Lind 1889 p. 71.

Årets største udrustning, den største i mange år, var imidlertid den flåde, der skulle bringe Christian 4. til England på besøg hos søsteren og svogeren. Midt i maj fik tolderne i Helsingør besked på at udtage engelske styrmænd i Sundet og sende dem til København, hvor kongen selv ville akkordere med dem, og den 2. juni udfærdigedes bestallinger for Peder Munk, admiral på TRE KRONER, Mogens Ulfeldt underadmiral på ARGO, Kield Baad på GIDEON, Hans Simensen på VICTOR, Henning Valstorp på RAPHAEL, Mogens Godske på PONITENS, som skulle fungere som TRE KRONER's pinke og Peder Holst på MARKATTEN, som skulle tage vare på ARGO.[80] På rejsen over blev eskadren sinket af modvind, og først den 17. juli gled den, med TRE KRONER i spidsen, op ad Themsen og ankrede ved Tilbury Hope nær Gravesend. Kong James lod sig med sit følge ro ud til eskadren i pragtfuldt udstyrede både, og efter at have beværtet James ombord på TRE KRONER gik Christian 4. i land. Begivenhederne under besøget er beskrevet andre steder,[81] her skal det blot anføres, at englænderne

80. KBB 15. maj og 2. juni.
81. Henny Glarbo: Om den dansk-engelske forbindelse i Christian IV.s og Jacob I.s tid, Fra Arkiv og Museum serie 2. bd. 2 (1943) p 49-80.

var meget imponerede af de danske skibe, »their strong build and speed and stout scantling, the ease with which rode the gale in which they tacked into port, and that from their appearance they ought to be able to stay well at that and their sailors to fight the guns in all weathers«, som førnævnte Phineas Pett skal have udtalt.[82] Hen imod slutningen af besøget arrangerede begge parter store fester ombord på deres orlogsskibe, der parvis blev lagt side om side, forbundet med en bro. På engelsk side stod Phineas Pett for det praktiske arrangement. Hjemrejsen påbegyndtes den 12. august, og den 24. gik Christian 4. i land ved Kronborg.

1607

I det tidlige forår udsendtes fire skibe på en rejse sydpå. Den 20. marts udfærdigedes søpas for denne eskadre med Godske Lindenow som admiral på RAPHAEL med Karsten Manteufel som underadmiral på STJERNEN, Jørgen Daa på MARKATTEN og Arnt Kornelissen på PØNITENS »til Vestersøen på det spanske Farvand ind for Calis Malis (?) og tilbage«.[83] Allerede få dage efter må rejseplanen dog være blevet ændret, for den 29. marts antoges skibspræster på rejsen til Italien. Eskadren afsejlede den 7. april til Genua og var først tilbage igen den 17. oktober. Undervejs blev skibene antastet i Spanien, hvor præsterne Jens Huidt og Christoffer Olufsen på RAPHAEL og STJERNEN kastede deres bøger over bord for at undgå inkvisition. De fik ved hjemkomsten erstattet deres tab med hhv. 100 og 45 dlr.[84] I hvert fald et af skibene, PØNITENS, kom i arrest, for afregningen viser, at arkelimesteren i Spanien var blevet frastjålet en del sager.[85]

Også dette år udsendtes en Grønlandsekspedition. Den 5. maj udfærdigedes instruks, søpas og skibsartikler for Karsten Richardsen og »mester Hald, kongens styrmand« (James Hall) på TROST og Guttorm N., kaptajn på GRØNLANDSKE BARK, på »den grønlandske Rejse«. Ekspeditionen afsejlede den 12. maj. TROST var hjemme igen den 23. juli, GRØNLANDSKE BARK hjemkom først den 3. september.[86]

Den 12. maj udsendtes en sørøverpatrulje. Instruksen gjaldt Mads Bagge som admiral for de tre orlogsskibe LEOPARDEN, ST. MICHAEL med Hans Bruun og RØDE LØVE med Niels Gregersen. De skulle gå direkte til havnen ved Vardøhus. Her skulle de forhøre sig om hvilke udenlandske skibe, der var løbet forbi for at handle eller fiske på kongens og Norges riges farvande. Disse skibe skulle eskadren opsøge. De der ikke havde pas og som ikke havde svaret told ved Vardøhus skulle opbringes og sendes til København. Engelske kompagniskibe og andre der årligt plejede at sejle til St. Nicolaus for at handle med russerne, måtte eskadren ikke befatte sig

82. Mariners Mirror XVII (1931) p 295-96.
83. Søpas, KBB 20. marts.
85. KlæR fol 42, 46, 149-154. Rentm.R 1607-08 fol 728.
85. ArkR.
86. KBB 5. maj, ArkR og KlæR fol 42 og 65.

med. Den returnerede i begyndelsen af september.[87] Endnu en lille eskadre sendtes i begyndelsen af maj til Norge og Vestersøen. Den bestod af ANGELIBRANDT og MAKARELEN, og var tilbage igen den 25. august.[88] Der synes ikke at have været nogen forbindelse mellem de to eskadrer.

Den 25. juli tog Christian 4. med rigsråder og herremænd fra Kronborg til herredag i Stavanger med VICTOR og GIDEON. De ankom til Stavanger den 31. juli, afsejlede igen den 11. august og kom til Kronborg den 19.[89]

Sidst i oktober sendtes to skibe, der var nymalede til lejligheden, afsted på togter til England og Holland. Niels Gregersen fik søpas med RØDE LOVE til England. Som gave til kong James medførte han to seks-pundige kobberslanger med det engelske våben, som kongen havde ladet støbe. Hvis Gregersen af vinter og frost blev tvunget til at søge havn i Norge, skulle han blive der vinteren over. Det blev han, og den 25. maj 1608 blev skibet hjemkaldt. Skipper Christen Roos fik et ligelydende søpas med TROST til Nederlandene. Dette togt har vel forbindelse med udsendelsen af Jacob Ulfeldt og dr. Jonas Charisius til fredsforhandlinger mellem Spanien og Nederlandene i Holland. Skibet kom hjem den 29. januar året efter.[90]

1608

I begyndelsen af maj afgik skipper Oluf Varberg med MAKARELEN til Store Bælt på vagttjeneste. 40 falkonetkugler på hver 1 1/2 pund blev afskudt under togtet, der varede til den 24. november.

Den 26. maj sendtes endnu en ekspedition til Grønland. Den bestod af TROST, ANGELIBRANDT og STORE KAT, og hjemkom sidst i august. Den 26. maj sendtes RODE LOVE til Holland, hvorfra det hjemkom den 11. august.[91]

Dette år udsendtes en lille eskadre til Østersøen for at hævde kongens overhøjhed i et specifikt ærinde. Den 18. juli udfærdigedes instruks for Godske Lindenow som admiral på VICTOR og Carsten Manteufel på PONITENS til Østersøen i farvandet under Bornholm, hvor der lå nogle sejlklare Mechlenburgske skibe. De skulle sørge for, at Mechlenburgerne strøg toppen og ellers i alle måder gjorde kongen reverens og ære, og siden følge dem til søs 5-6 ugesøs (20-24 sømil) mod Blekinge, derefter skulle de returnere til København. Udover de nævnte skibe synes det lille ENGELSK KITZ at have deltaget i togtet, alle tre var tilbage den 5-10. august.[92]

Denne sommer besejledes to nye skibe, det lille orlogsskib CHARITAS, og mellemskibet SANCT ANNA, sidstnævnte af kongen selv den 19. juli.[93]

87. KBB 12. maj, ArkR.
88. ArkR.
89. C4 Almanak, ArkR og KlæR fol 41 og 118.
90. KBB 19. og 21. okt. ArkR og FarveR.
91. ArkR.
92. KBB 18. juli og ArkR.
93. C4 skrivkalender & ArkR.

1609

Siden 1603 var de svenske overgreb imod Østersøhandelen blevet stadig mere omfattende. Og skønt den danske flåde endnu i 1609 på papiret var den svenske betydeligt underlegen, var den efterhånden nået op på en sådan styrke, at man turde sende en regulær flådeafdeling ud for at hævde Christian 4.s krav på overhøjhed på rigets strømme. Flåden var på 10 skibe, og da man ikke vidste, hvor længe den skulle ligge ude, blev lensmændene på Bornholm og Gotland på forhånd adviseret om at berede sig på at støtte den med fetalje, vand og andre forsyninger.[94]

Den 23. april udstedtes instruks og søpas for skibscheferne i denne flåde: For Mogens Ulfeldt som admiral på GIDEON, Godske Lindenow som underadmiral på ST. ANNA, Mogens Gyldenstjerne på VICTOR og for de øvrige kaptajner på RAPHAEL, MARKATTEN, RODE LOVE, TROST, ANGELIBRANDT, MAKARELEN og ENGELSK KETZ. Admiralen skulle krydse på kronens strømme i Østersøen og ikke gå i havn, medmindre han blev tvunget af nød. Hvis han på rigets strømme mødte nogen, det være sig svenske udliggere eller andre, der forlystede sig med at plyndre eller på anden måde skade de søfarende, skulle han sætte efter dem, og så vidt muligt med det gode bevæge dem til at tilbagegive enhver sit. Men kunne det ikke ske uden kamp, skulle han med sin flåde, der altid skulle holde sammen i søen, gøre sit bedste for med magt at bemægtige sig dem og føre dem til København. Han skulle sørge for at alle han mødte på rigets strømme strøg deres top for kongens flåde. Mødte han derimod svenske udliggere på Sveriges riges strømme, skulle han stryge sin top, skyde dansk løsen og, hvis det blev forlangt, sende sin skøjte med sin løjtnant om bord for at fremvise sit søpas, og så vidt mulig forholde sig fredeligt. Men hvis de svenske orlogsskibe mod al forventning skulle angribe ham på Sveriges riges strømme, skulle han forsvare sig som en ærlig krigsmand. Hvis han erfarede, at den svenske flåde var ham for stærk, skulle han søge at overtale de monterede koffardiskibe han mødte, til at yde ham hjælp mod den svenske flåde. Han skulle jævnligt sende skriftlig besked til kongen om hvordan det stod til, enten ved at sende MAKARELEN eller KETZEN eller ved pålidelige søfarende, der skulle gennem Sundet.[95] Under udsejlingen gik Lindenow's ST. ANNA på grund ved Fiskerhoved nær Præstø, men med hjælp fra lokalbefolkningen lykkedes det at bringe det flot.[96]

Risikoen for uvarslede svenske overgreb må selv til lands have forekommet ganske stor, for da Christian 4. sidst i april påtænkte at rejse gennem Skåne og Halland, blev der udskrevet 3-400 skytter, unge og stærke karle, der kunne tage vare på kongen.[97]

94. KBB 21. april.
95. KBB 23. april.
96. Rentm.R fol 758: 10 dlr til Peder Andersen af Præstø og 12 dlr til Hans Rasmussen for fragt af kanoner med deres skuder.
97. KBB 24. april.

Det var på høje tid, at Christian 4. satte magt bag de forsikringer om fredelig sejlads på Østersøen, der lå bag indkrævningen af Sundtolden. I udlandet var man nemlig ved at miste tilliden til denne beskyttelse. Således berettede en borger fra Amsterdam, at han i Sundet var indgået i et admiralskab med otte andre købmandsskibe, der var på vej til Østersøen, for at de kunne forsvare sig, hvis de skulle blive angrebet. Men da de virkelig blev angrebet af svenske orlogsskibe, lod de andre hollænderen i stikken, så han mistede både skib og gods.[98]

På den anden side fandt man det fra dansk side åbenbart stadig rådeligt at fare med lempe overfor svenskerne, i det mindste uden for rigets strømme. Da Mogens Ulfeldt den 7. juli havde rapporteret, at han havde opbragt en svensk pinas, der under Kurland havde plyndret en kreiert og opbragt et par småskuder, gav kongen ham således ordre til at frigive pinassen og dens priser, da den ikke havde forurettet nogen danske skibe eller plyndret på de danske strømme, men i det Kurlandske farvand. Men Ulfeldt skulle blive i søen, indtil den fetalje, han havde fået tilsendt med skibene HINDEN og DUEN, begyndte at slippe op. Eskadren hjemkom midt i august.[99] Udover de nævnte skibe viser arkeliregnskaberne imidlertid, at følgende fem var orlogsudrustet i 1609: LILLE KAT fra 4. maj til 24. september, LEOPARDEN fra 23. maj til 4. september, PONITENS fra 24. maj til 28. september, STORE KAT fra 25. juli til 28. september JONAS fra 4. august til 13. november og KROKODILLEN fra 7. august til 28. september. Der er ganske vist ikke fundet nogen ordrer eller søpas for deres udsendelse, men især sammenfaldet af afrustningsdatoerne, alle i september, kunne tyde på, at de har afløst hovedflåden.

Krigsfrygten var imidlertid stor. Da 300 engelske soldater, på vej til Sverige, var blevet sat i land i Vestervig, fordi deres skib var løbet tør for proviant, gav det straks anledning til rygter om et fjendtligt overfald. Soldaterne blev indkvarteret hos almuen, men tre af dem blev slået ihjel af en af bønderne. Det vil kongen ikke lade gå ustraffet hen. Bonden skulle tiltales og dømmes for sin »modvillige bedrift«.[100] Christian 4. selv var dog ikke upåvirket, for da han et par dage efter hørte rygter om, at Spanien havde udrustet en stor armada, mente han at den ligeså godt kunne være bestemt for Danmark som andetsteds. Under Thy og Vendsyssel var der nemlig set orlogsskibe, der måske rekognoscerede for at finde et passende sted til landgang. Lensmændene i Aalborg og Vestervig fik derfor den 16. juli ordre til at opsætte strandvagt og søge kundskab om hvilke skibe og flåder der var i søen, og Carsten Manteufel, der siden den 21. april havde ligget på vagt i Store Bælt med DUNKERKEN, fik samme dag søpas for at

98. KBB 3. juni.
99. KBB 11. juli og ArkR.
100. KBB 11. juli og Skalk 1987/2 p 32.

sejle til Vestersøen på »det ham betroede hverv«. Et hverv der utvivlsomt bestod i at skaffe kundskab om denne armada. Dagen efter fik tolderne i Helsingør og lensmændene i hele landet ordre til at udtage bådsmænd fra hhv. de skibe der kom i Sundet og de købstæder der normalt stillede bådsmænd.[101]

Den 17. august udfærdigedes søpas for Hans Bruun, der med kongens skib skulle gå til kronens strømme ved Rostock og Lübeck, for at holde strømmene rene for sørøvere, fribyttere og andre modvillige. Han skulle sørge for at være tilbage 14 dage efter at han var udsejlet.

Sidst i september udfærdiges søpas for Hans Køning på MAKARELEN til Vestersøen og tilbage igen, sikkert for at afløse Carsten Manteufels DUNKERKEN, der blev afrustet samme dag for at gå på koffardifart til Danzig. MAKARELEN blev først oplagt den 6. december.[102]

1610

I februar skærpede kong Carl 9. tonen overfor Danmark. Han lod en plakat opslå i Helsingør med et svensk forbud mod al fremmed sejlads på Riga og Kurland. Udover det utålelige indgreb i Christian 4.s dominum maris Baltici, som dette indebar, ville det medføre en tilbagegang for Østersøhandelen og dermed en nedgang i indtægterne fra Sundtolden. Kongen kunne ikke tillade, at skibe der svarede told i Sundet, for at de kunne færdes fredeligt på kronens strømme, blev generet eller overfaldet af svenske skibe. Det blev derfor besluttet at sætte hårdt mod hårdt og lade flåden konvojere koffardifarten i Østersøen. Den 27. april fik tolderne i Helsingør derfor besked på at råde alle, der agtede sig til Riga eller Kurland, til at blive liggende i Sundet, indtil der var anordnet midler, så de kunne skaffes beskyttelse på kronens strømme, hvilket ville ske med det allerførste. Christian 4. havde endvidere erfaret, at svenskerne havde planer om at sende to eller flere orlogsskibe gennem Sundet til Nordlandene og ind i Vardøhus len med ammunition og folk. Hvis disse orlogsskibe ankom, skulle tolderne enten arrestere dem eller kræve at de vendte om. For at sætte magt bag kravet, fik lensmanden på Kronborg samtidig ordre til at sætte krigsfolket på slottet i alarmberedskab.[103]

Den 24. maj fik tolderne pålæg om at udtage 40 duelige bådsmænd af de fremmede skibe der kom i Sundet, og to dage efter blev der udstedt søpas og skibsartikler for en flåde på i alt 17 skibe til Østersøen. Mogens Ulfeldt skulle være admiral på GIDEON, Herluf Daa, underadmiral på ST. ANNA, desuden deltog Erik Urne på VICTOR, Mads Bagge på JONAS, Hans Bruun på ENHJØRNINGEN, Karsten Manteufel på JUSTITIA, Mogens God-

101. KBB 16. og 17. juli.
102. KBB Sopas, 17. aug og 22. sept. Rentm.R fol 785 og ArkR.
103. KBB 27. april.

ske på PONITENS, Jørgen Daa på RAPHAEL, Morits Galde på KROKODILLEN, Hans Køning på LEOPARDEN, Peder Holst på TROST, Hans Simensen på MARKATTEN, Arnt Kornelissen på RØDE LOVE, Karsten Richardsen på FORLOREN SON, Peder Kieldsen på JUPITER, Peder Jacobsen på MAKARELEN og skipper Guttorm på KETZEN. I alt 17 skibe. Skibsartiklerne havde samme indhold som året før. Admiralen skulle krydse på kronens strømme mod svenskere eller andre, der skadede de søfarende, og formå dem til så vidt muligt med det gode at tilbagegive enhver sit. Men kunne det ikke ske uden kamp, skulle han bruge magt. På Sveriges riges strømme skulle han vise svenskerne passende respekt og så vidt mulig forholde sig fredeligt, men hvis de svenske orlogsskibe gik til angreb, skulle han forsvare sig som en ærlig krigsmand.[104] Dette togt er usædvanlig velbelyst, idet der findes en øjenvidneberetning fra en person, der må have været ombord på flagskibet samt flere indberetninger fra Mogens Ulfeldt.[105]

Tidligt om morgenen den 30. maj afsejlede flåden fra København, og nåede for en god sagte vind Bornholm morgenen efter. Derefter satte flåden kurs mod Gotland for en svag sydvestlig vind og nåede om aftenen den 2. juni på højde med Øland. Fra Øland sattes kursen mod Kurland, som man fik i sigte om morgenen den 6. juni. Herfra sendtes MARKATTEN med breve til de svenske. Dagen efter kom NATTERGALEN (et svensk skib?) til flåden med tidender fra de svenske, og hen under aften ankom den svenske flåde, som var på 10 »passelige« skibe og en lille pinas, uden tvivl Kalmareskadren under Jakob Snakenborg.[106] Mogens Ulfeldt løb så igennem den svenske flåde, der straks strøg for ham og viste ham al fornøden og mulig reverens. Mogens Ulfeldt skød dansk løsen, den svenske admiral svarede med svensk løsen, og siden saluterede alle danske skibe og de svenske svarede med deres løsen. Endelig skød den svenske admiral endnu et løsen, hvorefter svenskerne sejlede til Runø i Rigabugten og ankrede. Den danske flåde gik til Riga, hvor Mogens Ulfeldt den 9. juni gik i land med nogle kaptajner, hvor de blev vel modtaget og underholdt af »de Rigiske Herrer«. Den 12. juni ankrede flåden tre ugesøs (12 sømil) uden for Riga, og dagen efter satte den sejl vest over sammen med 24 hollandske koffardiskibe. Den svenske flåde ved Runø gik også under sejl, men holdt bort mod styrbord. Den 26. juni om morgenen ankrede flåden ved Nexø, her traf man en hollandsk skipper, hvis skib med 84 læster tjære svenskerne havde taget under Kurland udfor Dorinde. Den 1. juli ankrede flåden under Hammershus, hvor den blev liggende i over en måned. Her udspandt der sig en korrespondance mellem rigsadmiralen og kansleren i København.

Mogens Ulfeldts første indberetning om togtets forløb er dateret den 26.

104. KBB 24. og 26. maj.
105. Rapport, Da Mag. I. 4. (1745) p 114-118 (Hvor årstallet fejlagtigt er angivet som 1611). Korrespondance, Da. Kanc. B 160.
106. Zettersten I p 465.

juni, den dag, da flåden nåede Nexø. Han skriver, at flåden havde konvojeret otte koffardiskibe til Riga, og at han, da de mødte den svenske flåde den 7., havde sendt Peder Jacobsen (chefen for MARKATTEN) om bord hos den svenske admiral med kongens instruks. Admiralen havde udtrykt forundring over, at danskerne eskorterede skibe til Riga og Kurland, men han havde ingen ordrer til sætte sig imod det. Ulfeldt agtede sig nu til Riga for at hente en anden (koffardi)flåde på 9-10 skibe, der lå der. Den 8. juli havde han imidlertid af en lybsk skipper fået underretning om, at den svenske flåde var blevet forstærket, så den nu var på ca. 33 skibe. En svensk (regerings)råd skulle med på flåden for at tale med Ulfeldt, når den mødte ham til søs. Ulfeldt udbad sig nu forholdsordrer mht. de ventende skibe i Riga. Indtil han modtog den, ville han holde sig under Bornholm.

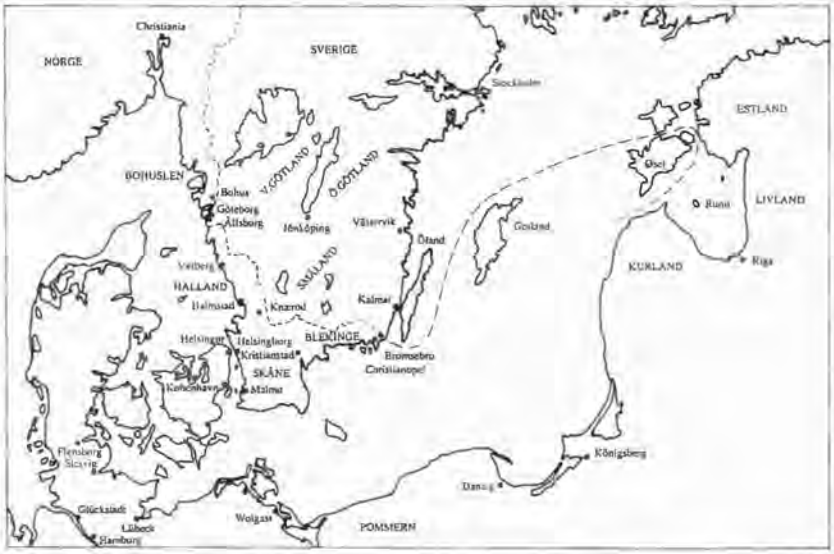
Den 17. juli svarede kansleren, at Ulfeldt skulle afvente ankomsten af en flåde på 11 orlogsskibe under Godske Lindenow, der forventedes klar i løbet af otte dage. Begge flåder skulle så følges ad, så de samlet kunne gøre modstand, hvis svenskerne forsøgte nogen »Magt og Gevalt«. Hvis den svenske råd ønskede at tale personligt med Ulfeldt, skulle han lade ham komme om bord, og blot vise ham sin instruks og fortælle, hvorfor han var udsendt til Østersøen. Ulfeldt var åbenbart ikke helt tryg ved situationen, for i sit svar af 22. juli omtalte han den fare flåden ville blive udsat for nu (på den sene årstid) i det snævre farvand ved Riga. Han havde desuden hørt, at den svenske flåde nu var på 50 store velmonterede skibe, men havde ikke kunnet få at vide, hvordan den var bemandet. Ulfeldt udbad sig ordre vedrørende det skib svenskerne havde taget under Kurland. Han mente at vide, at den svenske admiral havde ordre til ikke at optræde fjendtligt overfor den danske flåde. Det sidste var rigtigt, men den svenske flåde, nu forenet med Stockholmeskadren på 14 skibe under overadmiral Göran Gyllenstjerna, har næppe talt mere end 24 skibe.[107]

Den 26. juli kunne kansleren imidlertid fortælle, at Godske Lindenow med 12 skibe nu var sendt i søen. De to admiraler skulle sammenholde deres instrukser, men blev rådet til kun at gå til Runø, ikke til Riga, for hvis det var rigtigt, at den svenske flåde var på 50 skibe, burde man omgås den med forsigtighed. Ulfeldt skulle ikke gøre mere ud af det skib, der var blevet opbragt under Kurland.

Den 3. august ankom eskadren på 12 skibe under Godske Lindenow. Denne eskadre havde fået skibsartikler og søpas den 25. juli.[108] Ifølge disse bestod den kun af ti skibe, men ifølge beretningen var der tolv, ganske som kansleren havde skrevet, nemlig: ARGO med Godske Lindenow som admiral, ARGO ROSA med Jacob Beck som underadmiral, NORSKE DRAGE

107. Zettersten I p 466.
108. KBB 25. juli.

Kort over østlige Østersø med Rigabugten.



med Sivert Gabrielsen, STJERNEN med Thomas Noll, LYBSKE VILDMAND med Bartholomæus Smalfeldt, HERRINGNÆS med Niels Malmø, LINDORMEN med Claus de Vals søn (Jacob de Val), BYSSEN med Oluf Jensen, samt TURTELDUEN, FRANSK SKIB, SPURVEN og GRONLANDSKE KAT. Det synes at have været den samme eskadre, blot forstærket med fire skibe, der fra ca. 11. juni til den 3. juli havde været i Norge med kongen og prins Christian, der her var blevet hyldet som tronarving. Denne eskadre havde bestået af otte skibe, med ARGO som flagskib. STJERNEN havde også deltaget, men navnene på de øvrige skibe findes ikke oplyst.[109]

Flåden, der nu var på 29 skibe, gik til søs den 7. august, og nåede for en god vind Kurland den 9. tidligt om morgenen. Dagen efter ankrede den op på vestsiden af Domesnæs. Den 11. kom MARKATTEN tilbage fra de svenske, og ved middagstid lettede flåden anker og gik ind til Runø, hvor den svenske flåde lå. Denne var kun på otte skibe, rygterne om den mægtige svenske flåde havde altså været stærkt overdrevne. Dagen efter blev MARKATTEN sendt ind til Riga med seks hollandske skibe, som flåden åbenbart havde eskorteret fra Bornholm, for at advisere de derværende skibe om at gøre sig klar til rejsen. Om eftermiddagen ankrede flåden tæt ved svenskerne ved Runø. Alle de danske skibe skød løsen, der fra svensk side kun besvaredes af admiralen. Om aftenen sendtes to løjtnanter om bord hos den svenske admiral, med en invitation til at gæste Mogens Ulfeldt

109. KB Rostgaard no 45.

dagen efter. Admiralen ankom ved middagstid, ledsaget af nogle af sine kaptajner, og de blev vel trakterede »udi alle Maade, baade med Trometer, Instrumentister, og med Skyden den ganske Dag igjennem, saa de bleve bevist stor Ære«. Det skulle blive den sidste lejlighed i nogen tid til at dyrke selskabelig omgang med svenskerne. Dagen efter, den 14. blæste det op til en voldsom storm, »Vandet for i Vejret som havde det været Aske«. Skibene var i stor nød, STJERNEN mistede alle sine ankre, GIDEON mistede et anker og sin storbåd. Den 16. lettede flåden og forlagde til Domesnæs, hvor den ankrede. Dagen efter sendtes 12 skibe, med RAPHAEL i spidsen, ind til Riga for at hente koffardiskibene. ENHJØRNINGEN havde været sendt ind for at bjerge ankre, det lykkedes at bjerge syv, deriblandt GIDEONS anker, der var knækket i krydset. De svenske skibe havde også lidt skade, også de havde mistet ankre og både, og nogle havde endda mistet deres master, der var gået over bord. Den 18. lettede flåden og forsøgte at krydse vestpå, men om natten blæste det atter op til storm, så den måtte gå tilbage igen. Den 21. forsøgte man igen at komme under sejl, men med samme resultat. Det gentog sig den 23. hvor flåden ankrede under Øsel i en stærk nordvestlig storm. Her var der kun fire favne (12 alen) vand, og »skibet«, velsagtens GIDEON, stak ti alen. Først den 29. august lykkedes det at komme til søs. Flåden nåede for en nordvestlig vind Bornholm dagen efter, og den 6. september sluttede togtet i København. Resultatet af den store anstrengelse en udrustning på 29 skibe repræsenterede, kan synes ringe set i forhold til den beskyttelse af den tilsyneladende overvejende udenlandske handel, den havde givet. Men meget tyder på, at den danske flådes optræden i 1610 havde indgivet svenskerne en respekt, der resulterede i deres, i forhold til den svenske flådes numeriske styrke, overraskende vege optræden i de krigsår der fulgte.

Dette år udsendtes en ekspedition, hvis hovedformål synes at have været en udforskning af Nordøstpassagen. Den 30. marts fik den erfarne nordhavssejler Jens Munk søpas for med ANGELIBRANDT, SORTE RYTTER og HOLLANDSK PINAS at gå rundt om Vardøhus og søge Novaja Zemlja på den 69' eller 70' breddegrad, og siden følge landet op til 76' bredde, eller så langt han kunne komme for is, og der søge efter tran og hvad andet der kunne falde for, indtil den 1. september, hvis han ikke forinden havde fået fuld last. Ekspeditionen synes at være afsejlet den 16. april, men togtet blev ingen succes. Vinteren havde været usædvanlig streng det år, og da Jens Munk passerede Vardøhus fandt han Barentshavet dækket med is. Han måtte vende om og tage til takke med at laste skibene med tørfisk i Kildin.[110]

110. NRR, Jens Munk p 179-184, Rentem.R fol 811.

3. Kalmarkrigen 1611-1613

I de 15 år der var gået siden kroningen, havde Christian 4. ved et omfattede nybyggeri, samt ved køb og prisetagning, genopbygget og moderniseret flåden, så den nu ville kunne risikere en styrkeprøve med Sverige. Ved årsskiftet 1610-11 havde den følgende sammensætning:

Type	*Navn*	*Tilg*	*Udg*	*Besætn.*	*Artill*	*Eff*	*Læst*	*Depl*
Storskib	Tre Kroner	1604	1624		64-80		1500t	2100
Hovedskib	Argo	1601	1635	214-400	54	c670	400	1200
Mellemskib	Raphael	1582	1645	140-200	18-32		200	600
-	Gideon	1584	1617	154-250	34-38			700
-	Josaphat	1586*	1619		36-52			800
-	Victor	1598	1636	70-300	31-44	292	180	600
-	Argo Rosa	1605*	1622*	40-370	38		215	700
-	Sanct Anna	1608	1645	280	24-36	200	300	900
-	Justitia	1609	1658	124-280	24-46	480	260	800
Lille o/s	St. Michael	1581	1622*	160	12-20			500
-	Trost	1602	1653	33-81	16-24	158	80	300
-	St. Peder	1602*	1612*	70	12			200
-	Markatten	1605	1653*	50-120	16-28	158	80	300
-	Turteldiuen	1605*	1612*					200
-	Stjernen	1606	1611		22			400
-	Lindormen	1606*	1612	140	16			400
-	Charitas	1607*	1614*					200
-	Enhjorning	1609	1620	140	18-21	230		400
-	Herringnæs	1609	1622	140	18			400
-	Krokodillen	1609*	1611	70	24	174		200
-	Jupiter	1610	1625	130	16	68		300
-	Sorte Hund	1610	1612*	100	12			200
Koff. o/s	Norske Drage	1603	1615	14				100
-	Leoparden	1605	1629*	15-200	20			300
-	Jonas	1608*	1622*		18			300
-	Lyb. Vildmand	1610	1621	220	22			300
-	Lybske David	1610	1624	110-260	16-22			400
-	Forloren Son	1610*	1611					100
-	Store Bysse	1610*	1618*	10-70	12		50	200
-	Lille Bysse	1610*	1612*	60	8		30	100
Jagt	Rode Løve	1596	1613	12-16	6		40t	
-	Ponitens	1602	1630*	10-80	14	65		100
-	Store Kat	1605*	1613*	4	4	6	22	
-	Makarel	1607*	1612*	32				
Koffardi	Hinden	1593	1612*	18				100
-	Ørnen	1606	1620*	14			100t	100
Skude	Laalands Bonde	1599	1611*	4				
-	Rødby Skude	1601*	1615*	4				
-	Laalands Skude	1602	1613*	4				
-	Brunfisken	1605	1611*	4-8				
-	Lille Kat	1607*	1613		4		7	
-	Wismar Skude	1607*	1615*	4-				

1611

Allerede i juli 1610 havde Christian 4. i en lang skrivelse gjort rigsrådet opmærksom på de mange svenske overgreb. Det drejede sig først om sejladsen på Riga, som omtalt ovenfor. Desuden havde svenskerne pålagt samerne i Nordnorge skat. Carl 9. havde ved sin kroning tillagt sig titel som »konge over lapper og Caianer i Nordland«, og nu var svenskerne gået i gang med at bygge en fæstning på norsk grund. Carl 9. havde givet Göteborg privilegium på fiskeri og handel i Vardøhus len i området fra Varanger til Titisfjord, og desuden tilladt byen at udstede svenske søpas til udenlandske, først og fremmest hollandske skibe, der så kunne undgå at betale sundtold. Rigsrådet havde da svaret, at kongen var berettiget til med magt at modsætte sig de svenske overgreb, men nøjedes i øvrigt med at bevillige en madskat. Den 30. januar 1611 havde Christian 4. imidlertid mistet tålmodigheden. Hvis rigsrådet ikke ville tillade ham at erklære Sverige krig som Danmarks konge, ville han gøre det som hertug af Slesvig og Holsten. Den 8. februar vedtog rigsrådet krigen.[1]

Krigsforberedelserne begyndte med det samme. Allerede den 9. februar beordredes den sjællandske fane til mønstring, og dagen efter fik lensmænd og købstæder ordre til at udtage et antal unge stærke karle, der kunne bruges til lands og til vands. Den 28. februar indkaldtes de ialt 870 soldater og 325 skansegravere, der var blevet udtaget. Sidst i januar havde kaptajn Peder Kieldsen været i Skåne og Blekinge for at udtage nogle gode og erfarne styrmænd til flåden, og den 12. og 15. februar blev han, sammen med kaptajnerne Johan Stanger, Erik Urne og Herluf Daa, sendt til Jylland, Fyn og Sjælland, for både i købstæderne og landsbyerne, at udtage så mange bådsmænd til flåden som de kunne få. Også bartskærere og trompetere blev udskrevet til flåden og den 13. februar beordredes følgende skibskaptajner at møde i København 1. marts: Jørgen Daa, Mads Bagge, Hans Brun, Hans Køning, Erik Høg, Gabriel Kruse, Herluf Daa, Enevold Stygge, Niels Rosenkrans, Sten Villumsen, Jacob Beck, Isak Pedersen og Jacob Clausen, og den 1. marts blev der udstedt bestallinger for 11 kaptajner til lands og til vands. Sidst i februar samledes tropper fra ind- og udland i Halmstad, der organiseredes postheste i grænselandet, og lensmanden på Gotland advaredes om den forestående krig. Han fik ordre til at mønstre øens forsvar og organisere strandvagt.[2]

Den 6. marts udfærdigedes søpas for Jørgen Daa som admiral på HERRINGNÆS, Peder Holst på SORTE HUND, Steffen Sørensen på MAKARELEN, Anders Nolk på RØDE LOVE, Jens Munk på TURTELDUEN, Johan Petersen på FORLOREN SØN og Jørgen Holst på KATTEN. Denne eskadre på syv små

1. C4breve I p 35-43, 49-54.
2. KBB 17. jan., 9., 10., 12.-19. og 28. febr, 1., 4., 6., 10., og 13.-14. marts.
3. KBB 6. marts og 19. apr. Yderligere indskærpelse KBB 28. april

skibe skulle gå til Vestersøen og tilbage igen, når de havde forrettet deres hverv. Som det ses, fremgik Jørgen Daa's opgave ikke af hans sopas, men den bestod i at blokere Göteborg. I en skarp skrivelse, bl.a. underskrevet af Mogens Ulfeldt, som blev sendt den 19. april, indskærpedes det nemlig, at Jørgen Daa skulle blokere indsejlingen til Elfsborg, ikke bare ligge »og skule« i havnen i Marstrand eller andre havne. Han skulle endvidere forklare hvorfor nogle af hans kaptajner havde været en tur til København, og straks var løbet ud igen, uanset at de havde fået ordre til at komme op på slottet.[3]

Den 10. marts blev Gabriel Kruse på MARKATTEN og Gert Johansen Katte på PONITENS sendt til Østersøen for at ledsage tre skuder ladet med munition til Christianopel. Derefter skulle de gå til Kalmarsunds sydlige del, hvorfra de skulle forhindre tilførsel til Sverige fra Tyskland, og iøvrigt afvente forstærkninger med flere orlogsskibe. De kom en uge efter, idet Erik Urne den 17. marts fik ordre til, som admiral på RAPHAEL, med Gabriels Kruses to skibe samt JUPITER og ST. MICHAEL, ved Kalmarsund at forhindre tilførsler til Sverige af folk, fetalje, ammunition og andet, fra krigsudbruddet. Breve om forbud mod handel på Sverige blev udsendt den 7. april, så blokaden kom selvfølgelig bag på nogle, for eksempel den Danzig skipper, der var afsejlet fra sin hjemby med last til Sverige den 30. marts, og som var blevet opbragt af Erik Urne og sendt til København. Han blev da også frigivet, med tilladelse til at sejle andetsteds hen med skib og gods, kun ikke til Sverige.[4]

Krigen blev erklæret den 4. april, og operationsplanen fremgår af de indledende operationer. To hære blev opstillet, en østhær i Christianopel, og en vesthær i Halmstad. Østhæren stod under kongens ledelse, den avancerede mod fæstningsbyen Kalmar, mens vesthæren under rigsmarsken Sten Maltesen Sehested skulle støde ind mod Jönköping midt inde i landet, for at binde den svenske hær.[5]

Flådens opgave var at opretholde en blokade, der skulle forhindre Sverige i at få forsyninger fra udlandet, en opgave, der naturligvis kun kunne løses hvis den tilkæmpede sig søherredømmet.

Som vi har set, var blokadestyrkerne ved Göteborg og Kalmar allerede på plads inden krigsudbruddet, og kort efter udsendtes hovedflåden, idet der den 11. april udfærdiges søbrev for Mogens Ulfeldt, rigens admiral, på ARGO, der nu blev sendt til Østersøen og Vestersøen, hvor lejlighed (måtte) gives, for der af yderste magt at gøre kongen af Sverige, hans undersåtter, riger og lande og alle som var forbundne med ham, modstand og afbræk på liv og gods og, hvor han kunne overkomme dem, pågribe dem, nedlægge

4. KBB 10. og 17. marts, Danzig skipper, 18. april.
5. Askgaard 1988 p 97 og 99.

dem og på alle måder behandle dem som kongens og hans rigers og undersåtters åbenbare fjender. Ulfeldts underadmiral var Herluf Daa, og flåden var på ti skibe, men i øvrigt er sammensætningen ikke kendt.[6]

Den 3. maj indledte østhæren belejringen af Kalmar by, der fra søsiden blev blokeret af Erik Urnes eskadre samt en eskadre på 9-10 jagter under Peder Nielsen. Byen faldt den 27. maj, men slottet nægtede at kapitulere.

Vesthæren fulgte imidlertid ikke planen. I stedet for at avancere mod Jönköping indledte den en belejring af den stærke fæstning Elfsborg ved indsejlingen til Göteborg. Årsagen synes at have været mangel på den udrustning og proviant, der var nødvendigt for en fremrykning i det tyndtbefolkede område. Denne hær kunne jo ikke få forsyninger ad søvejen og var nødt til selv at medføre alle fornødenheder. Rigsmarskens disposition bragte imidlertid østhæren i en vanskelig situation, for den satte Carl 9. i stand til uhindret at koncentrere sin hær i et angreb på belejringsstyrken ved Kalmar, som han nåede den 12. juni.[7]

Kalmareskadren og hovedflådens operationer

Den 25. juni fik Erik Urnes styrke i Kalmarsund en uventet forstærkning, idet Godske Lindenov ankom med en eskadre. Den var blevet udrustet midt i måneden, da regeringsrådet havde erfaret, at svenskerne var ved at udruste en flåde i Stockholm for at undsætte Kalmar fra søsiden. Godske Lindenovs eskadre bestod af følgende skibe: VICTOR, JOSAPHAT, ARGO ROSA, KROKODILLEN og STJERNEN. Den var egentlig tænkt som forstærkning for Mogens Ulfeldts hovedflåde, men har måske ikke kunnet finde den.[8] Ulfeldt lå da i Slitehavn på Gotland, hvorfra han den 7. juni havde rapporteret, at to af hans skibe, der havde patruljeret udfor Danzig, to dage før var ankommet med ni priser, der var kommet fra Stockholm med stangjern, kobber og tran. Ulfeldt havde imidlertid ikke skibe nok til at ledsage dem hjem, så han var nødt til at tage dem med til Kalmar. Han sendte dog ØRNEN hjem med en del af lasten.[9] Godske Lindenovs ankomst var imidlertid heldig, for det var virkelig lykkedes svenskerne at udruste en flåde på 11 skibe, der under admiral Bjelkenstierna fik ordre til at gå til Kalmarsund, idet man vidste, at Ulfeldt lå ved Gotland og provianterede. Bjelkenstiernas flåde bestod af TRE KRONOR, SAMSON, CONCORDIA, MJÖLKPIGAN, SVARTA HUNDEN, RÖDA LEJON samt fem mindre skibe. Den ankom til Kalmarsund den 8. juli, og to dage efter lykkedes det Bjelkenstierna at drive den danske blokadestyrke sydpå, bort fra Kalmar, så han kunne bringe friske forsyninger til det belejrede slot, og oprette forbindelse mellem slottet og den svenske hær, der lå uden for

6. Skibsartikler 3. april, Da Mag. 1 bd p 212-217. Søbrev, KBB 11. april. Flådens størrelse, Da Mag. 2 bd p 15.
7. Askgaard 1988 p 100f og KBB 12. juni.
8. Beslutning om udsendelse af Lindenows eskadre, KBB 14. juni. Ankomst Kalmar, Sveriges Sjökrig p 81.
9. Ulfeldts rapport 7. juni, Da Kanc. B 160. Fire fetaljeskibe var den 18. juni sendt til Østersofläden og lensmanden på Gotland havde seks dage senere fået ordre til at yde fetalje til flåden. KBB 18. og 24. juni.

Kort over Sydsverige med 1600-tallets vejnet.

byen og omringede den danske inde i byen.[10] Den 17. juli gennemførte svenskerne et koordineret angreb, idet tropperne på slottet gjorde udfald samtidig med at belejringshæren gik til angreb. Det blev en meget hård kamp, men trods Carl 9.s numeriske overlegenhed endte den med svensk nederlag.[11]

Den 20. juli stod Mogens Ulfeldt »selvniende« nordfra ned gennem Kalmarsund. Bjelkenstiernas situation blev dermed ganske uholdbar, idet han nu lå mellem to betydelige danske flådestyrker. Natten mellem den 21. og 22. juli lykkedes det ham at slippe bort igennem Ulfeldts flåde, idet han udnyttede sine skibschefers overlegne kendskab til det snævre farvand. Han mistede kun et enkelt skib, MJÖLKPIGAN, med 24 metalstykker, som gik på grund og blev erobret.[12] Det indgik i den danske flåde som MALKEPIGEN.

10. Sv. Sjökrig p 81f.
11. Askgaard 1988 p 101.
12. Da Mag. 2. bd p 17 og 27. Sv. Sjökrig p 84.

Efter Bjelkenstiernas retræte beordrede Christian 4. straks Godske Lindenov til med tre skibe at gå til Vestersøen for at forstærke Jørgens Daa's blokadestyrke, herom nedenfor.

Da den danske flåde nu havde opnået ubetinget herredømme i Østersøen, besluttede Carl 9. sig for tilbagetog, og den 23. juli trak den svenske hær sig tilbage nordpå, efter at have afbrændt sin lejr. Den danske flåde tilbragte den følgende uge med at krydse langs kysten, hvor den kunne holde øje med den svenske hær. Man ventede ikke at møde nogen modstand, men på grund af skødesløshed blev STJERNEN natten til den 30. juli erobret af en svensk skærgårdsflotille under Nils Engelsman. De nøjagtige omstændigheder kendes ikke, men det lader til, at kaptajnen, Frans Brokkenhus, var fra borde da det skete, for han blev ikke retsforfulgt. Det gjorde skipperen derimod. Han blev dødsdømt og henrettet, efter at han var vendt hjem fra sit krigsfangenskab.[13]

Situationen for Kalmar slots forsvarere var nu ganske håbløs. Både hæren og flåden havde forladt området, og krudtbeholdningen var næsten opbrugt. Den 3. august overgav slottet sig til Christian 4. Ved overgivelsen faldt et stort krigsbytte i danskernes hænder, deriblandt nogle skibe, som var sænket i havnen. Af disse lykkedes det at bjerge to små orlogsskibe, ST. PEDER og SVENSKE JONAS, samt jagten SUMMA SUMMARUM, som Christian 4. gav kommandanten der havde overgivet Kalmar slot, Christer Some, samt nogle galejer og små koffardiskibe. Den 8. august overgav Øland sig også, men to måneder senere blev øen generobret af den 16-årige Gustav Adolf.[14]

Den danske flåde patruljerede udfor den svenske kyst til sent i oktober. Den eneste begivenhed her var et angreb af en lille svensk eskadre under admiral Gottberg i begyndelsen af september. Angrebet blev slået tilbage og svenskerne retirerede ind i skærgården efter at have mistet det lille orlogsskib RÖDA LEJON, som blev erobret. Den 20. oktober sendte kongen Godske Lindenov med 672 friske soldater fra København til Kalmar. De blev brugt i et forsøg på atter at erobre Øland, men det mislykkedes, hvorefter hovedflåden returnerede til København.[15]

Kattegateskadren

Den 26. april havde Jørgen Daa fået ordre til, efter samråd med Mads Bagge, som var ankommet med KROKODILLEN til forstærkning af Daa's eskadre på seks små skibe, og de andre kaptajner, at gøre anslag mod tre svenske skibe der lå i farvandet ved Elfsborg. Overfor sig havde han imidlertid en svensk eskadre, på ikke tre men seks skibe, mellemskibet HEC-

13. Da Mag. 2. p 19, Sv. Sjökrig p 85f. Dødsdom, Liliefalk 1910 p 32.
14. Askgaard 1988 p 101. Sv. Sjökrig p 87. SUMMA SUMMARUM, KBB 9. okt.
15. Sv. Sjökrig p 88. C4 breve I p 65.

Christian 4. malet i 1611. Tilskrevet Frantz Clein. Frederiksborg. Foto Orlogsmuseet.

TOR, de små orlogsskibe KRABBAN, BLÅ ORMEN og FRANCISCUS samt pinasserne LAMPRENEN og ÄLFSBORGS ÄNGEL, der lå inde under Elfsborgs kanoner. På papiret var den svenske styrke noget kraftigere end Jørgen Daa's, men skibene var ikke færdigudrustede, og de var underbemandede da han ankom.[16] Så længe hæren belejrede Elfsborg, udgjorde de ikke nogen trussel, da deres udrustning ikke færdiggøres under de forhold. Men da Jørgen Daa den 9. juli fik at vide, at hæren ved Elfsborg var beordret til Kalmar, blev han bekymret. Svenskerne havde mange skærbåde i området, han frygtede et angreb på eskadren og bad om at få tilsendt forstærkning i form af endnu et skib og en lille velsejlende pinas, da KATTEN, der brugtes til at holde forbindelse med København, ikke var

16. KBB 26. april. Sv. Sjökrig p 93ff.

velbesejlet. Regeringsrådet svarede, at hvis der kunne undværes skibe i Østersøen ville han få dem, ellers måtte han klare sig med de skibe han havde. Han fik dog tilsendt to både fra Baahus. Først den 22. juli, da den svenske flåde havde forladt Kalmarsund, blev Godske Lindenov beordret tilVestersøen som admiral på VICTOR med Enevold Stygge på ST. MICHAEL og Mads Bagge på KROKODILLEN. Måske af senoritetsårsager overtog Lindenov kommandoen over Kattegateskadren, idet Jørgen Daa og de ham undergivne kaptajner skulle være Godske Lindenov lydige. Lindenov blev dog kun ved Göteborg i lidt under en måned, og den 17. august var Jørgen Daa atter admiral for Kattegateskadren.[17]

Blokaden har imidlertid ikke været effektiv, for den 15. juli havde kongen erfaret, at svenskerne fik store tilførsler. For at råde bod på flådens mangel på skibe opfordrede nu han byerne København, Helsingør, Malmø og Aalborg til hver at udruste to eller tre orlogsskibe, der kunne bruges til at forhindre disse tilførsler. De skulle være sejlklare senest til efteråret. Og allerede i august blev der udstedt bestallinger (kaperbreve) for to københavnske borgerkaptajner, Oluf Pettersen på LILLE JONAS, ogVillum Petersen på MORIANEN, til i Vester- og Østersøen at pågribe alle der gjorde tilførsel til Sverige. De skulle føres til København, hvor de skulle prisedømmes. Senere på året udstedtes yderligere tre kaperbreve til borgere i Marstrand, Malmø og København, og året efter udstedtes ialt 20 kaperbreve.[18] Flådens skibschefer må iøvrigt havde været nidkære, for den 18. juni havde hollandske skippere klaget over, at de danske orlogsskibe, såvel i Vester- som Østersøen, skød efter dem med kanoner når de passerede, og at de blev behandlet med hug, slag og penges fratagelse, når danskerne kom om bord. Det skulle ophøre, fik kaptajnerne besked på, for kongen ville ikke risikere at få Nederlandene på halsen. Klagerne gentoges imidlertid året efter, og nu gjaldt de også kaperkaptajnerne. Den 27. maj 1612 måtte Christian 4. indskærpe overfor flådens kaptajner og kaperkaptajnerne, at de der forurettede søfarende, som var i lovligt ærinde, ved at fratage dem klæde, proviant og penge, ville blive straffet som for andet røveri.[19]

Den 26. august havde Jørgen Daa anmodet om enten at få tilsendt en velbesejlet pinke eller fuldmagt til at beordre byen Marstrand at give ham den pinke der fandtes der. Regeringsrådet svarede, at alle orlogsskibene, med undtagelse af dem han selv havde, var i Østersøen, og at den mand der ejede den marstrandske pinke havde fået kaperbrev. Det fik han den 20. august, han hed Poul Rasmussen og pinken hed HVIDE HUND. Jørgen Daa måtte klare sig med de skibe han havde.[20]

17. KBB 9. og 22. juli, 17. aug.
18. Kaperbreve, KBB 15. juli, 11. og 13. aug. 4. og 13. okt., 19. nov. 1611, 9. jan., 3. 4. 9. 10. 14. 17. 19. 27. og 28 marts, 4. og 10. april, 11. okt og 3. dec. 1612.
19. KBB 18. juni 1611 og 27. maj 1612. Skipper Fouche Jansen klagede over at han, da han den 15. juni 1611 ville anlobe Danzig, var blevet kaldt om bord på MARKATTEN, hvor han blev bundet til spillet og fik 20 slag tamp, så han måtte have lægebehandling i Danzig. Han fik ingen erstatning. TKUA.
20. KBB 20. og 26. aug.

Sidst i oktober havde Jørgen Daa indberettet, at svenskerne udrustede Elfsborgeskadren, som han ikke mente at være stærk nok til at modstå. Den 5. november sendtes Mads Bagge med VICTOR som forstærkning. Når han var ankommet, skulle Jørgen Daa med flåden gå ind mod Elfsborg og enten erobre eller afbrænde den svenske flåde. Forsøget blev gjort natten til den 27. november. I en dristig aktion trængte en flotille på ni både, anført af Jens Munk, ind i havnen og entrede de to største svenske skibe, HECTOR og BLÅ ORMEN. Havneindløbet var spærret af bomme, så det kunne ikke lade sig gøre at sejle skibene ud, i stedet blev der sat ild til dem. Flammerne blev imidlertid set af vagterne på Elfsborg, og kanonild fra fæstningen tvang snart danskerne til at trække sig tilbage. Det lykkedes derefter svenskerne at slukke ilden, så skibene kun led begrænset skade. Jørgen Daa havde ordre til at blive liggende udfor Elfsborg så længe han kunne for isen, derefter skulle han holde søen udenfor, så længe han kunne for vinteren, for at opretholde blokaden. Den 6. december fik han ordre til at sende VICTOR til København, og midt på måneden blev de fem små skibe HERRINGNÆS, SORTE HUND, TURTELDUEN, RODE LØVE og MAKARELEN lagt op med deres besætninger i Kalundborg, hvor skibene blev kølhalet og talget i bunden, så de var klar til næste års operationer.[21]

Den 30. oktober døde Carl 9. Han efterfulgtes af sønnen Gustav 2. Adolf, der trods sin ungdom allerede havde givet prøver på den usædvanlige kraft og beslutsomhed, der senere skulle give ham tilnavnet Løven fra Nord.

1612

De danske planer for operationerne dette år byggede logisk på erfaringerne og erobringerne det foregående år. En vesthær skulle under Christian 4. indtage Elfsborg og derefter støde ind mod Jönköping. Her skulle den møde østhæren, der i mellemtiden havde sikret besiddelsen af Kalmar ved at erobre Øland. Belejringen af Elfsborg skulle støttes af en stærk flådeafdeling, mens hovedflåden skulle sikre herredømmet i Østersøen.[22]

Allerede midt i januar blev fem skibskaptajner udsendt for at udtage bådsmænd overalt i landet. Tjenesten var ikke poulær, for sidst i april hører vi om udtagne bådsmænd, der havde gemt sig eller var blevet hjemme. De skulle eftersøges, slås i jern og sendes til København, da kongen ikke vil lade dem slippe uden straf. Det lykkedes dog at skaffe så mange bådsmænd, at flåden kunne indlede årets operationer i slutningen af marts.[23]

21. KBB 5. nov. Larsen 1889 p 159. Kalundborg LensR 1611/12.
22. Askgaard 1988 p 101f.
23. KBB 15. jan. og 28. april.

Kattegateskadren

Den 20. marts udfærdigedes instruks for Jørgen Daa som admiral over de syv orlogsskibe, der skulle støtte belejringen af Elfsborg. Hvis de svenske skibe stadig lå i havnen skulle han blokere den, ligesom året før. Hvis de var sejlet ud, skulle han finde ud af hvor de var sejlet hen og forfølge dem, enten de var gået til England, Frankrig, Nederlandene eller Brabant, og blokere dem der. Han skulle sørge for at holde kongen underrettet, enten med en pinke eller med tilfældige skibe, der var på vej til Sundet. Hvis autoriteterne i en havn hvor de svenske skibe var søgt ind, besværede sig over Jørgen Daa under påberåbelse af neutralitet, skulle han erklære, at han ikke havde ordre til at forurette nogen, men til at søge rigets fjender, og at venligtsindede stater vel ikke kunne tage kongens fjender i forsvar. Ifølge søpassene havde eskadren følgende sammensætning: Jørgen Daa som admiral med kaptajn Jacob Clausen på RAPHAEL, Enevold Stygge på LEOPARDEN, Oluf Normand på MAKARELEN, Anders Noll på RODE LOVE, Steffen Sørensen på SORTE HUND, Claus Povelsen på TURTELDUEN og Jens Munk på HERRINGNÆS.[24] Det var en betydelig overmagt i forhold til den svenske eskadre, der fortsat lå i havnen ved Elfsborg da eskadren ankom sidst i marts, og den 9. april gav Gustav Adolf ordre til, at skibene skulle afrustes og sænkes ved slottet.[25]

Den 5. maj ankom kongen til Elfsborg på VICTOR med en transportflåde med en stor hærstyrke og indledte belejringen af slottet. To dage efter beordrede kongen Steffen Sørensen på SORTE HUND til Store Bælt for at opkræve told. Men Jørgen Daa's øvrige eskadre tog del i operationen, og ved hjælp af MAKARELEN og et andet lille skib afskar man forbindelsen mellem Elfsborg og befæstningen Gullberg. Efter en langvarig artilleribeskydning, blandt andet fra skibskanoner, der var ført i land, overgav slottet sig den 24. maj.[26] Mindst fire af de skibe svenskerne havde sænket, blev bjerget i løbet af den følgende uge. De indgik i flåden som SVENSKE HECTOR, der fik en lang tjenestetid, BLAA ORM, KRABBEN og pinassen LAMPRENEN, senere kendt fra Jens Munks polarekspedition. FRANSISCUS og ÄLFSBORGS ÄNGEL blev måske også bjerget, men de indgik ikke i flåden.

Efter Elfsborgs fald var der ikke længere behov for at blokere vestkysten og Jørgen Daa's eskadre opløstes. Jørgen Daa fik den 3. juni ordre til at gå ind i Vestersøen mellem Norge og den jyske kyst med TURTELDUEN, HERRINGNÆS og RODE LOVE for at holde rigets strømme rene for sørøvere og andre fjender. Hvis han kom til at mangle proviant skulle han hente det i Aalborg, hvor lensmanden samme dag fik ordre til inden to måneder at skaffe proviant til Jørgen Daa's tre skibe. Udover de nævnte skibe indgik

24. Sopas, KBB 14. og 19. marts. Instruks, KBB 20. marts.
25. Sv. Sjökrig p 102f.
26. Larsen 1889 p 204ff og Da Kanc. B 160.

Elfsborgs belejring. Skibene i elven skal antagelig forstille Jørgen Daa's eskadre. Foran fæstningen ses nogle af de kanoner der blev bragt i land fra skibebene. Stik i Kungl Bibl.

»ELFSBORGSKE HECTOR« (SVENSKE HECTOR) som flagskib i Daa's Vestersøeskadre.[27] Af de øvrige skibe i Elfsborgeskadren blev MAKARELEN den 3. juni sendt til Store Bælt på vagttjeneste, mens RAPHAEL, LEOPARDEN og VICTOR blev sendt til Østersøen for at forstærke hovedflåden.[28] Den 5. juli fik Erik Urne søpas i København for med det nye SPES at gå til Vestersøen og Østerøen og tilbage igen »når han har forrettet sit betroede hverv«. Hvad det har været ses ikke, det var første gang skibet blev udrustet, så måske var der tale om en prøvesejlads eller besejling som det kaldtes.[29]

Hovedflådens operationer

Operationerne i Østersøen var blevet indledt få dage efter at Jørgen Daa var afsejlet mod Elfsborg. Den 1. april udfærdigedes søpas og instruks for Jacob Beck som admiral på LYBSKE DAVID, Hans Køning på JUPITER, Johan Mortensen på MARKATTEN og Peder Jakobsen på ST. PEDER. Beck fik instruks om at gå direkte til Kalmar for, såvidt muligt, at hindre fjendens intentioner til vands. Man regnede med, at den svenske flåde endnu ikke

27. KBB 3. juni og Jørgen Daa's rapporter af 13. og 18. juli i Da Kanc. B 160.
28. Da Kanc. B 160 og Sv. Sjökrig p 104.
29. KBB 5. juli.

kunne komme ud for isen, og han skulle foreløbig holde den gående omkring Øland og fratage fjenden de både og skuder han kunne komme over. Han skulle også sørge for, at ingen kom til eller fra landet, hertil skulle han bruge de jagter og galejer, der lå ved Kalmar slot. Han skulle skaffe efterretning om den svenske flåde, hvor stærk den var og hvornår den kom ud, og holde kongen underrettet. Hvis den svenske flåde kom ud inden den danske hovedflåde ankom, og han ikke mente sig stærk nok, skulle han lægge sig ind under Kalmar slot. Den 16. maj udfærdigedes instruks for hovedflåden med Mogens Ulfeldt som admiral og Godske Lindenov som underadmiral. De skulle snarest begive sig til Kalmar. Her skulle de understøtte Gert Ranzaus invasion af Øland. Derefter skulle de gå ud i Østersøen og søge den svenske flåde, angribe og ødelægge den. Da svenskerne ikke havde villet tage mod kongens tilbud om at give kvarter, skulle admiralerne slå de af fjendens folk, som de fik i deres vold, ihjel og ikke tage dem som fanger. De skulle forhindre fjenden i at få tilførsler og beskytte den fredelige handel i Østersøen. De skulle sørge for at holde kongen underrettet om begivenhederne, og måtte ikke sejle hjem før de fik udtrykkelig ordre dertil af kongen.[30] Flådens størrelse og sammensætning ses ikke, men senere kilder viser, at Mogens Ulfeldts flagskib var ARGO, og at KATTEN og ENHJORNINGEN deltog. I løbet af maj havde følgede syv kaptajner endvidere fået søpas, sikkert til hovedflåden: Først i maj, Steen Villomsen på MALKEPIGEN, Gert Johansen Blok på LINDORMEN, Johan Didriksen Vagebond på ST. ANNA og Villum Petersen Spition på JUSTITIA, og midt i maj, Gabriel Kruse på ARGO ROSA, Claus Petersen på GABRIEL og Erik Høg på TROST.[31] Med Jacob Becks fire skibe og de tre der blev overført fra Elfsborg, giver det en styrke på 17 skibe, men der var flere, for da flåden returnerede til København sidst i juli, skal den have været på 21 skibe.

Hovedflåden ankom til Kalmarsund den 21. maj, og den 31. maj invaderede feltmarskal Gert Rantzau Øland, kraftigt understøttet af artilleriild fra flåden. De svenske styrker, 500 mand, trak sig ind på fæstningen Borgholm, men efter en artilleribeskydning overgav de sig den 13. juni. Efter øens erobring dækkede flåden hærens tilbageførsel til fastlandet, og den 27. juli satte Mogens Ulfeldt kurs med Danzig for at opsøge en svensk flåde på 11 skibe, der formodedes at befinde sig der, hvor den skulle indtage tropper og forsyninger. En svensk flåde havde virkelig den 25. maj fået ordre til at gå til Danzig, men da den stak til søs den 7. maj blev ordren revideret, nu skulle den blot krydse mellem Gotska Sandön og Gotland, og ikke fjerne sig for langt fra skærgården. Admiralen skulle

30. KBB 1. april og 16. maj.
31. Søpas, KBB 3. og 14. maj.

Ølands erobring den 31. maj 1612. Tegning af F.C. Lund efter Karel van Manders tapet, der blev ødelagt ved Fredriksborgs brand 1859.

med andre ord undgå kontakt med den danske hovedflåde. Og efter et kort og begivenhedsløst togt returnerede den svenske flåde til Älvsnabben den 13. juni, den dag hvor Borgholm overgav sig. Da Ulfeldt ikke fandt nogen svenskere ved Danzig, gik han den 2. juli nordover, men nåede på grund af storm og modvind først Gotska Sandön natten til den 8. juli. Da han stadig ikke kunne få underretning om den svenske flåde, udover at et par småskibe under Øland havde lokket nogle fiskere til sig ved at tone dansk flag, overvejede Ulfeldt at gå til Älvsnabben, »endog vi ingen Befaling har derpå«. Denne plan var imidlertid blevet forkastet, da det viste sig, at flåden kun havde øl til 14 dage. Det blev så besluttet at gå så tæt på skærgården som muligt for at søge oplysninger, og hvis man ikke fik øl inden otte dage da at gå til Slitehavn på Gotland for at proviantere, uanset at det ville koste tid. I rapporten, der er dateret den 9. juli fortæller Ulfeldt endvidere, at der var stor sygelighed i flåden. Indtil da var 83 mand døde og 296 mand lå syge.[32] Ikke desto mindre støttede flåden den 10. og 24. juli hærens angreb på Västervik og Söderköping, der blev henholdsvis erobret og afbrændt. Faktisk kom den svenske flåde i denne periode meget tæt på den danske. En flåde på 17 skibe og to pinasser under riksadmiral Göran Gyllenstierna var, efter gentagne ordrer fra Gustav Adolf,

32. Ulfeldts rapporter 17. juni og 9. juli. Da Kanc. B 160.

omsider gået til søs den 18. juli, men allerede dagen efter følte admiralen sig tvunget til at returnere til Älvsnabben på grund af hårdt vejr. Havde Gyllenstierna været lidt mere aggressiv, kunne et møde med Ulfeldts udmarvede flåde efter alt at dømme meget vel have resulteret i en svensk sejr.[33] Sidst på måneden satte den danske flåde kurs mod København, der nåedes den 30.-31. juli med 21 skibe. Da var der næppe så mange levende og raske, at de kunne regere skibene.[34]

Landkrigen var imidlertid gået i stå. Ganske vist havde Christian 4.s vesthær nået Jönköping den 23. juli. Byen blev afbrændt, men da man ikke havde kunnet medføre belejringsartilleri, måtte et angreb på slottet opgives. Og østpå havde en kombination af dårlig dansk logistik og Gustav Adolfs glimrende ledelse af den svenske hær, tvunget Gert Ranzaus hær i defensiven, den nåede ikke engang halvvejs til Jönköping. Der var således ingen udsigt til, at de to hære kunne forenes, og da Christian 4.s hær tilmed manglede proviant, måtte han trække sig tilbage. Så skønt landkrigens to præliminære mål, erobringen af Elfsborg og Øland, var nået, løb årets massive hærindsats ud i sandet.[35]

Christian 4. gav imidlertid ikke op. Han tog til København, hvor den netop hjemvendte hovedflåde blev bemandet med friske folk. Der blev straks udskrevet bådsmænd, så mange som kunne bringes til veje, i Ystad, Malmø, Landskrone, Helsingborg, Helsingør, Køge og Holbæk, og tolderne i Helsingør fik pålæg om at advare de fremmede skippere der var i Sundet, om at den danske flåde var løbet ind, og den svenske flåde var løbet ud. De skulle derfor rådes til at blive i Sundet en kort tid. Den 8. august fik nogle kaperredere i Helsingør, der havde oplagt deres skibe, besked på straks at udruste dem igen, så de kunne følge hovedflåden i søen.[36] Og den 13. august stak Christian 4. på VICTOR til søs med flåden, der nu var på 36 skibe. I Kalmar tog den nogle af Rantzaus tropper om bord, og derefter fortsatte den til Danzig, hvor den svenske flåde formodedes at opholde sig. Gyllenstiernas flåde havde faktisk været til søs efter at Ulfeldts flåde var sejlet hjem, og den havde også været i Danzig, hvor den tog et par priser. Men derefter var Gyllenstierna gået tilbage til Älvsnabben, som han nåede den 10. august.[37] Så endnu engang foretog den danske flåde en forgæves omvej til Danzig, inden den satte kurs mod nord, for at opsøge den svenske flåde i sit skjul inde i skærgården. Den 30. august ankom den til Älvsnabben, men da havde den svenske flåde allerede trukket sig ind til en sikrere ankerplads, indenfor fæstningen Vaxholm, ca. 10 sømil øst for Stockholm, hvor der var etableret en spærring af bomme og kæder. Christian 4. blev liggende et par dage ved Vaxholm.

33. Sv. Sjökrig p 113f.
34. Da Mag. 2 p 53.
35. Askgaard 1988 p 104ff.
36. KBB 30. juli, 1. og 8. aug.
37. Askgaard 1988 p 106 og Sveriges Sjökrig p 115.

Fæstningen Vaxholm ved indsejlingen til Stockholm. Maleri fra ca. 1650. Skibet i forgrunden er ikke særlig veltegnet. Leufstasamlingen.

Han sendte trommeslagere ind for at udfordre svenskerne og rejste en varde på en lille ø, men udfordringen blev ikke modtaget. Den danske flådes ankomst skabte panik i Stockholm, hvor man troede, at ekspeditionens formål var at invadere byen, sådan som det var sket på Christian 2.s tid. Men der var ingen invasionshær på flåden, og skønt Christian 4. nok har haft den propagandistiske værdi af togtet i tankerne, havde dets hovedformål været ødelæggelsen af den svenske flåde. Den havde imidlertid nået at bringe sig i sikkerhed, så den 10. september forlod den danske flåde skærgården.

De store skibe gik til København med kongen og rigsadmiralen, men en eskadre på seks mindre skibe og to galejer blev detacheret under kommando af Gabriel Kruse. Skibene var RAPHAEL, GABRIEL, LINDORMEN, ST. PEDER, TROST og LYBSKE DAVID. Kruse gik til Slitehavn på Gotland for at proviantere, og her fik han ordre til at gå til Travemünde for at forhindre en lybsk flåde på 24 koffardiskibe i at sejle til Sverige med forsyninger. Den 6. oktober forsøgte han at angribe skibene, men de kappede fortøjningerne og gik ind på så lavt vand, at han ikke kunne følge dem. Dagen efter ankom Godske Lindenov på VICTOR, og det lykkedes ham at overtale

lybækkerne til at undlade at sejle til Sverige dette år eller skade Christian 4. på anden måde. Derefter satte eskadren kurs mod Øresund. VICTOR gik til København, hvor det blev lagt op for vinteren, men Gabriel Kruse synes at have holdt søen endnu en måned, dog uden LINDORMEN, der gik på grund og forliste udfor Dragør under en natlig storm sent i oktober.[38]

Begge parter var nu krigstrætte og økonomisk udmattede, så i løbet af vinteren førte fredsforhandlinger, blandt andet hjulpet af diplomater udsendt af kong James, til freden i Knærød den 20. januar 1613. Fredsbetingelserne afspejlede de danske erobringer, Kalmar, Elfsborg og Øland. Alle de punkter, der havde givet Christian 4. årsag til at begynde krigen, blev afgjort til hans tilfredshed. Ligesom efter syvårskrigen gik Sverige med til at betale en krigserstatning på 1.000.000 rigsdaler. Den skulle betales i løbet af seks år. De danske landerobringer blev tilbagegivet undtagen Elfsborg med tilhørende len, der blev holdt som pant, indtil krigsskadeerstatningen var betalt.

Kalmarkrigen var endt med en begrænset dansk sejr, og begivenhederne til søs havde vist, at den svenske flåde, trods den numeriske overvægt den besad ved krigens begyndelse, ikke formåede at hævde sig overfor den danske, hvis mange fredstidsudrustninger må have medført, at officerer og mandskab var betydeligt mere søvante. Men krigen havde også klart demonstreret, at Danmark ikke havde tilstrækkelig landmilitær styrke til at undertvinge Sverige. Begge rigers konger vendte nu deres ekspansionistiske ambitioner i andre retninger, Gustav Adolf mod Østbaltikum og Polen, Christian 4. mod Tyskland.

Og sejren skulle vise sig at være dyrekøbt. Krigen og den ydmygende fredsslutning havde genopvakt det gamle svenske had til »juten«, og hos den blot 30-årige svenske rigskansler Axel Oxenstierna gav begivenhederne anledning til en livslang fjendtlighed mod Danmark. Der kan trækkes en direkte linie fra freden i Knærød til den i Brømsebro 1645.

38. Gabriel Kruses Beretning om den danske Flaades Virksomhed i Efteråret 1612, Da Mag. 4. 5. p 280-288.

4. 1613-29 Fra Sejr til Overlevelse

1. Styrke og materieltilgang

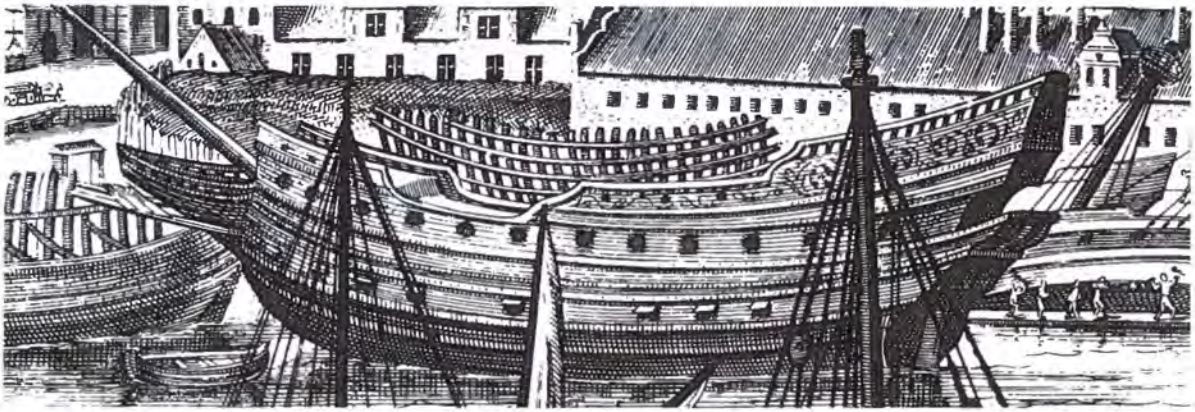
I løbet af Kalmarkrigen havde styrkeforholdet mellem den danske og den svenske flåde ændret sig totalt. Den danske flåde var blevet noget styrket, mens den svenske var blevet alvorligt svækket. Ved krigens slutning rådede den danske flåde over 32 orlogsskibe med et totalt deplacement på 15.900 tons, imod 29 skibe på 14.200 tons ved begyndelsen. Den svenske flåde derimod, der ved krigsudbruddet havde rådet over 60 skibe med et totaldeplacement på 23.800 tons, var i løbet af krigen blevet halveret. I 1615 bestod den af 30 skibe med et deplacement på 12.900 tons. Og når det gjaldt store skibe på over 500 tons, var den danske flåde nu over dobbelt så stærk, den havde 11 skibe på i alt 9.900 tons mod svenskernes fem skibe på 4.000 tons. I de følgende år holdtes den danske flåde på nogenlunde samme niveau, idet der fra 1620 til 1625 ses en vis tilbagegang, som dog opvejes af tilvækst i den efterfølgende fem års periode. Den svenske flåde blev derimod styrket frem til 1625, hvor den efter en støt genopbygning var kommet op på 39 skibe med et deplacement på næsten 20.000 tons mod den danske flådes 26 skibe på i alt 13.900 tons, men i 1630 var de to flåder næsten jævnbyrdige, da rådede de hver over 31 skibe, de danske på 16.500, de svenske på 16.900 tons.

Recompens

I efteråret 1613 tilbragte Christian 4. tre måneder, fra den 29. september til den 22. december, på amtmandens gård ved Heiligenstede, lidt vest for Itzehoe. Udover at føre forhandlinger med diplomater fra Rusland, Oldenburg og Sønderborg,[1] beskæftigede kongen sig her med bjergningen af hovedskibet RECOMPENS, der året før var forlist på floden Stør tæt ved amtmandsgården, som omtalt i kapitel 3. Det kostede megen møje. Der måtte bygges en dæmning rundt om skibet, hvorfra vandet blev pumpet ud, derefter blev der fastgjort tomme vintønder til skroget så det kunne rettes op. Først den 21. december var det lykkedes at få skibet på ret køl.[2] Der var imidlertid stadig meget arbejde med at få skibet sejlklart, og først den 7. august 1614 lykkedes det at få ført skibet ud til Elben. Det ankom til København den 30. august, og dagen efter arrangerede kongen gæstebud ombord.[3] I modsætning til de to hovedskibe, der tidligere var bygget under Christian 4. blev RECOMPENS dog aldrig udrustet som liv-

1. Steinburg Amtsregnskab, Zehrungskosten.
2. Brev til sosteren kurfyrstinde Anna af Brandenburg: -undt ich nuhn durch Godtlicher hulff dass Skieff alhie so weit wiederuhm zu rechte gebracht, dass ess, ob godt woll, gudt bleibet, C4breve VIII p 22.
3. C4 skrivkalender.

skib, og det synes kun at have været udrustet en enkelt gang inden det blev hugget op i 1636. I 1624 blev skibet hovedrepareret,[4] og på Allards stik, velsagtens fra 1625, ses det at oprigningen er påbegyndt.



Patientia

Efter at have ledet bjergningen af RECOMPENS tog kongen til Kolding for at holde jul og nytår, og den sidste uge i januar tilbragte han med at lede fældning og tilhugning af skibstømmer, der siden skulle udskibes. Sikkert til København, hvor kongen den 9. maj »lod lægge Stempellerne til det nye Skib«, det lidt kryptiske udtryk henviser velsagtens til kølstrækning. Det nye skib kan ud fra en tidsmæssig vurdering antages at være det CHARITAS PATRIÆ, hvis søsætning kongen overværede et par år efter, den 15. juli 1616. Der synes ikke at foreligge noget om hvem bygmesteren var, men meget taler for, at det var Daniel Sinclair. Året efter, da skibet var ved at være færdigapteret, rev det sig under en storm løs fra sine fortøjninger og faldt om på siden efter at være gået på grund på en sandbanke i havnen. Det blev dog hurtigt bjerget. Kongen omdøbte det ved den lejlighed til PATIENTIA, og i juni besejlede han personligt skibet to gange. Sidste gang, den 30. juni, må det have været hårdt vejr, og der blev ikke slækket på skøderne. Det endte med at stormasten gik over bord! Der var 12 gaster i merset og en af dem druknede, hvilket kongen bødede på ved at sørge for, at enken blev gift med en anden af hans bådsmænd.[5] PATIENTIA var et hovedskib på ca. 1100 tons og det blev udrustet som livskib, komplet med badekar. Det synes at have været Christian 4.s favoritskib, han brugte det ofte på sine rejser til Norge, og i 1628 blev det valgt til at føre hans yndlingsdatter, Leonora Christina, til Holland. Det blev en stormfuld rejse, og undervejs måtte PATIENTIA søge ind til Lange-

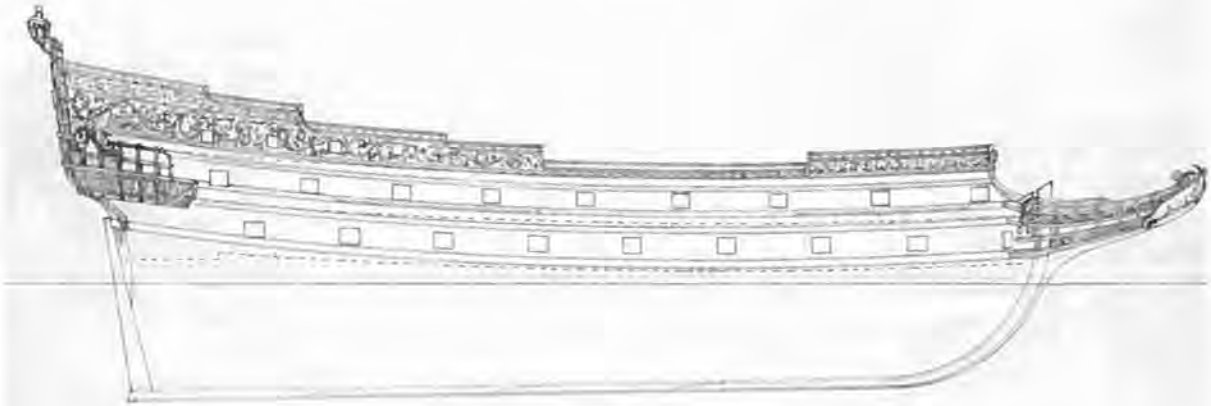
PATIENTIA som det kan antages at have set ud efter hovedreparation i 1634. Skibet var dybtstikkende og noget stift men var en fremragende hurtigsejler. Grundlaget for rekonstruktionen har været tømmerregnskaber, mål på et komplet sæt skansekl æder og to afbildninger af skibet i van de Veldes tegninger af Femern Bælt slaget. Forf. rekonstruktion.

4. Tandrup 1971 p 452: »Recompens ähr refett meste delen aff och ähr ett stort schroff«.

5. C4 skrivkalender og Jon Olafsons Memoirer I p 46-48.

sund for at få en skøret mast repareret.[6] Sammenholdt med havariet under prøvesejladsen, tyder det på, at skibet var temmelig stift. I 1634 blev skibet underkastet en omfattende hovedreparation, og i 1640 blev det brugt til at føre den svenske enkedronning ud af Sverige. I 1644 var PATIENTIA flådens ældste hovedskib, men det var hurtigt og velsejlende, og rigsadmiral Jørgen Vind valgte det som flådeflagskib i Kolberg Heide-slaget, hvor han udnyttede dets sejlegenskaber mesterligt. Under slaget blev Vind imidlertid dødeligt såret, og skibet blev så svært beskadiget, at det måtte returnere til København. PATIENTIA gik tabt i Femern Bælt-slaget samme år, hvor det blev erobret af svenskerne, efter at chefen, admiral Pros Mund, var faldet.

RECOMPENS i 1625. Opriguing indledes altid med surring af bovsprydets uling, det tov, der forbandt bovsprydet med galionen. Bemærk arbejdsplatformen under skægget. Skibet har stor lighed med ARGO, bortset fra det åbne agtergalleri. Udsnit af Allards stik.



Sanct Sophia

Inden Kejserkrigen sluttede, nåede endnu et hovedskib at tilgå flåden, SANCT SOPHIA eller STORE SOPHIE som det ofte blev kaldt.

Det blev bygget på Slotø-værftet af Daniel Sinclair i årene 1624-28, men synes først at være blevet færdigapteret i 1630, hvor det var udset som flagskib i ekspeditionen med Hamborg. Men det må, ligesom PATIENTIA, have været et meget stift skib, for allerede ved Kullen fik det skade på »begge master«, vel stor- og fokkemasten, og måtte returnere til København. Det blev først besejlet i 1632, og det indgik i flådeparaden under det store bilager i 1634, men foretog kun et enkelt længere togt i fredstid, idet kongen i 1641 brugte det på en rejse til Bergen. Her viste det sig at være

6. C4 breve II p 153 og Bratsbjerg Lensregnskab 13-18/6 1628.

i meget dårlig stand, det lækkede og pumperne var uklare. Til hjemrejsen valgte kongen det trofaste gamle PATIENTIA. Skibet blev dog sat i stand, så det kunne deltage i slaget på Kolberg Heide, hvor dets chef, admiral Pros Mund, indlagde sig megen hæder. SANCT SOPHIA's tab var 70 døde og sårede, det højeste tabstal for noget skib i dette slag. I 1645 var det flagskib i Ove Gjeddes Göteborg-ekspedition, men den 25. maj stødte det under en storm på et blindt skær i indsejlingen til Göteborg og forliste. Vraget findes stadig, ved et klippeskær som de lokale fiskere kalder »gamle Soffi«![7] SANCT SOPHIA var, som tilnavnet siger, et stort skib, dets deplacement synes at have været ca. 1300 tons. Det er det ene af de kun to hovedskibe fra Christian 4.s tid, hvoraf der ikke findes nogen samtidig illustration, men den franske gesandt Charles Ogier, der i 1634 fik lejlighed til at bese SANCT SOPHIA, har efterladt sig en udførlig beskrivelse, der i al sin usaglighed er ganske malende. Man kom om bord, ikke ad en lejder, men ad en vindeltrappe, ligesom i et hus. Man kunne snarere kalde det et slot end et skib, så stort var det, 50 skridt langt. Det førte 50 kanoner og havde tre dæk. På det øverste stod man under åben himmel, på det næste var der 20 kanoner, de øvrige stod på det tredje. Disse tre dæk var helt rene og fri for løs udrustning og proviant. Det befandt sig i lasten. I (agter)kastellet var der fire afdelinger eller kamre over hverandre. Det øverste var for skipperen, det andet for kaptajnen, det tredje for kongen eller admiralen, i hvilket der var tre køjer i hver side. Den fjerde eller underste afdeling var rustkammeret, her lå alle slags våben, sværd, bomber, fyrkranse, granater, fyrlanser og alle de andre skadelige værktøjer, som mennesket i sin syndige og fordømte galskab har opfundet. Alt dette blev os forevist stykke for stykke. Stormasten kunne to mand med udstrakte arme næppe omspænde. Ankertovet kunne jeg ikke omfatte med to hænder, og skibssiderne var tre til fire fod tykke.[8]

Der blev således tilført flåden tre hovedskibe på i alt 3500 tons i denne periode, men et andet udgik. I 1624 blev storskibet TRE KRONER indrettet som stationært vagtskib ved Toldboden. Det nævnes ikke siden.[9]

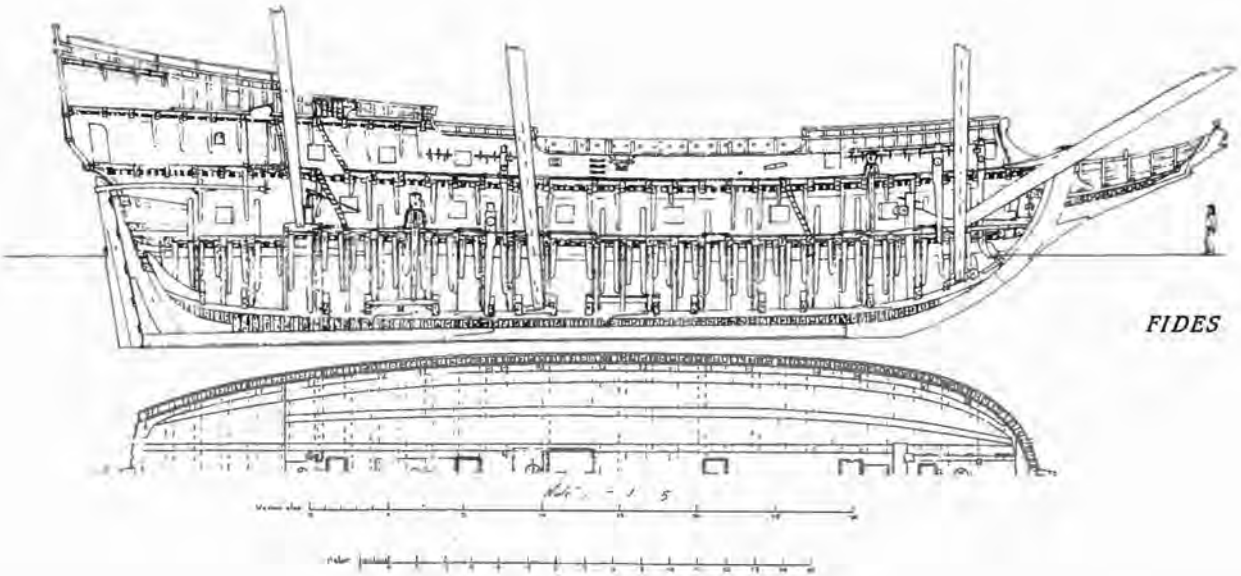
FIDES, rekonstrueret snit og plan efter hovedreparation i 1630. Strukturen er usædvanlig kraftig med katspor og slagstænder for hver anden dæksbjælke, som desuden ligger meget tæt, og som hver er understøttet med en stolpe. Rekonstruktionen er baseret på kontraktmaterialet og materialskriverregnskabet fra 1630. Skala 1:266. Forf.

De Lette Orlogsskibe

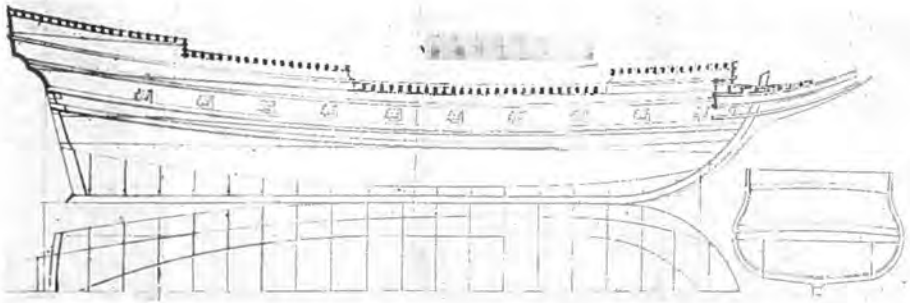
Under opholdet i Holsten i 1613 fik Christian 4. også tid til at konstruere et nyt skib. Det foregik i samarbejde med den hollandske bygmester Peter Michelsen, der her nævnes første gang. Den 14. december udfærdigede kongen i Heiligenstede et meget udførligt kontraktudkast til skibet, og samme dag udfærdigede Peter Michelsen i Itzehoe sit udkast til kontrakten. Og det blev bygmesterens udkast der kom til at danne grundlag for

7. Lisberg p 13.
8. Schlegel, J. H.: Samlung zur Dän. Gesch. II 1776, p 140-41.
9. KBB 25. aug. 1624.
10. C4 breve I p 77-81 og TKIA A 12.
11. Koncept betegnet »Copiea vam Contractt, dess Schiffes Fijdes wie auch vo Schiff das Nettel blatt«, TKUA A 12
12. Tandrup 1971 p.512 & 516.
13. Sjöexp. vol I-II læg 24.

den endelige kontrakt, der blev underskrevet den 20. december.[10] Man må antage, at der var tale om en ny skibstype, ellers ville kongen næppe have brugt tid på at specificere dets konstruktion og udformning så nøje som tilfældet var. En rekonstruktion udført med udgangspunkt i kontraktmaterialet viser, at der var tale om et mindre, men kraftigt bygget og armeret orlogsskib på ca. 400 tons med usædvanligt ringe dybgang. Med andre ord, et let orlogsskib, der var optimeret til operationer på floder som Elben og Weseren og udfor lavvandede kyster, mod en fjende, der ikke selv besad egentlige orlogsskibe. Netop den type operationer der blev aktuelle under Kejserkrigen. I de følgende år leverede Peter Michelsen tre skibe efter denne cert. Det første, FIDES, leveredes i 1615, dernæst NELDEBLADET fra 1618, der blev bygget efter en næsten identisk kontrakt,[11] og endelig blev SVANEN, hvis kontrakt ikke er fundet, men som var af samme størrelse, leveret i 1624.[12] Skibene, der kunne føre 16 halvkartover på batteriet, var meget vellykkede, således fik NELDEBLADET i en svensk rapport fra ca. 1633 prædikatet flådes bedste sejler.[13]



FIDES



HUMMEREN, original konstruktionstegning. SøE K&T E 9

Da SVANEN var kommet til København i 1624, forlød det da også, at kongen havde givet Peter Michelsen ordre til at bygge seks til så hurtigt som muligt,[12] men sådan kom det ikke til at gå. Samme år leverede David Balfour sin udgave af det lette orlogsskib. Det hed HUMMEREN og var af nærlig samme størrelse, men havde endnu mindre dybgående.[14] Og det blev Balfours konstruktion, der med små ændringer kom til at danne grundlag for i alt otte lette orlogsskibe, der tilgik flåden i løbet af de næste 20 år. Fire af dem blev kontraheret i 1628, to med Daniel Sinclair, to med David Balfour. Ingen af dem nåede dog at blive færdige før Kejserkrigen sluttede.

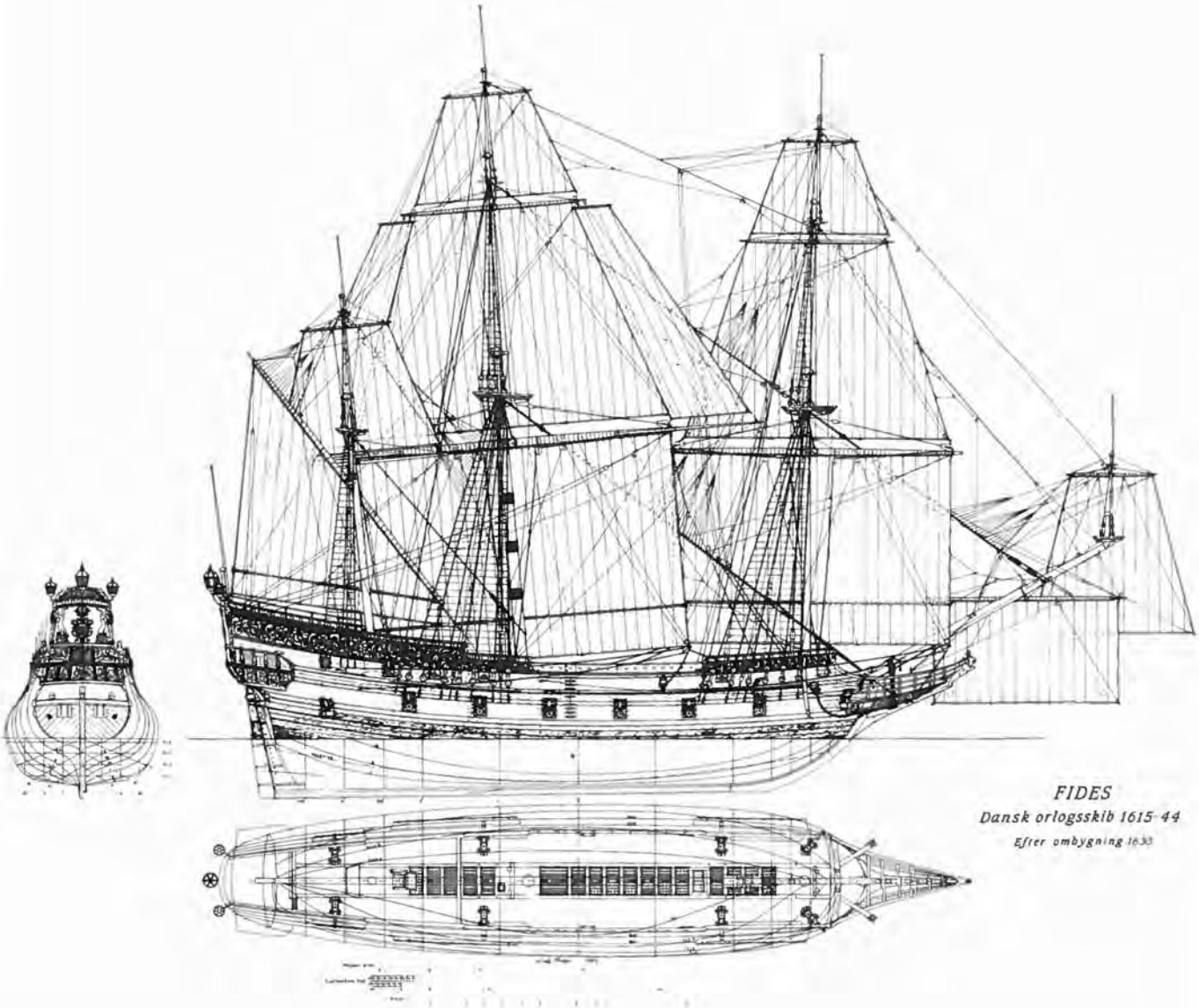
Mellemskibe

I 1620 og 1626 leverede Peter Michelsen to mellemskibe, der var opdimensionerede udgaver af FIDES-certen, SORTE RYTTER på ca. 600 tons og LINDORMEN på ca. 700 tons.[15] SORTE RYTTER blev kontraheret med højere overbygninger og større længde og bredde, men med samme dybgang som FIDES. Det kan have resulteret i dårlig luvholdningsevne, og skibet forliste, da det under en januarstorm i 1627 drev på grund ved Elbens munding. LINDORMEN havde større dybgang, og synes at have været et udmærket skib. Det var udrustet næsten hvert år i dets tjenestetid, der sluttede da skibet blev ødelagt i slaget i Femern Bælt.

Endnu et stort mellemskib nåede at tilgå flåden inden krigsafslutningen, OLDENBORG på ca. 900 tons. Det blev bygget af David Balfour på hans private værft i Christianshavn 1626-28,[16] men nåede ikke at blive krigsudrustet i 1629. Christian 4. betegnede det som et af sine bedste

FIDES som det kan antages at have set ud efter hovedreparation 1630. Foruden de fornævnte oplysninger er denne rekonstruktion baseret på van de Velde og sejl- og rigningsmål i materialskriverregnskaberne. Forf. rekonstruktion.

14. Probst, Historisk Tidsskrift 1992.
15. Kontrakter 17. sept. 1618 og 24. dec. 1624 i TKIA A 145, Amtsrechnungen Steinburg 1619/20, forskellige poster an SORTE RYTTER. Danske Kanc. B 3A, Kieleromslag, 1626: Peter Michelsen 1000 dlr for LINDORMEN.
16. RentmR & Matr.skr.R.



FIDES

Dansk orlogsskib 1615–44

Efter ombygning 1633

orlogsskibe med to rækker kanoner, og da en fransk gesandt, som det skulle føre hjem, tillod sig at bede om at få sine heste med, fnøs Christian 4. »myne skyb (er) biigdt til Orlach och inted til att føre heste nogenstedtz«.[17] Ligesom LINDORMEN var OLDENBORG udrustet næsten hvert år i løbet af sin tjenestetid. Skibet blev erobret af svenskerne i Femern Bælt-slaget 1644, og indgik derefter i den svenske flåde, hvor det tjente indtil 1660.

Som nævnt på side 68 udgik to af Frederik 2.s hurtigsejlere idet GIDEON og JOSAPHAT blev sænket som molefundamenter ved Helsingør i hhv. 1617 og 1619. Det tredje og ældste, RAPHAEL fra 1582, fik imidlertid forlænget sin tjenestetid. I 1616 blev det sendt til Tønsberg, hvor skibsbygger Claus Jansen isatte ny forstavn, fornyede klædningen ned til vandlinjen og indlagde ny foring i lasten. Derefter blev det sejlet til København, hvor Jansen forhøjede overbygningerne, så skibet kunne føre flere kanoner.[18] Resultatet må have været et næsten nyt skib,[19] og RAPHAEL fortsatte sin aktive tjeneste i yderligere 25 år, indtil det blev sænket som spærring ved Saltholm i 1645.

To Krudtpotter. Den øverste, der er støbt i København i 1613, er optaget fra vraget af KRONAN. Den findes nu på Kalmar Länsmuseum. Den nederste er støbt i Helsingør i 1629, den er optaget fra vraget af SANCT SOPHIA. Den findes på Sjöfartsmuseet i Göteborg. Vel nok den smukkeste af alle Christian 4.s kanontyper. Her ses igen den samme markante forskel i udformningen af faldene som i de Gamle Konger. Forf. opmåling.

Galejer

I Norge havde man fra omkring 1618 bygget en del galejer til nærforsvaret. I februar 1624 gav kongen imidlertid ordre til, at alle norske galejer straks skulle gøres sejlklare og de store nedsendes til København de små til Marstrand.[20] Det tog dog en tid før de alle var ankommet. Ved årsskiftet 1625/26 rådede flåden over 8 galejer, et tal der i 1628/29 var kommet op på 21, hvoraf størstedelen var kommet fra Norge. De gjorde god tjeneste under Kejserkrigen, men blev ikke returneret til Norge, de fleste solgtes i begyndelsen af 1630'erne.

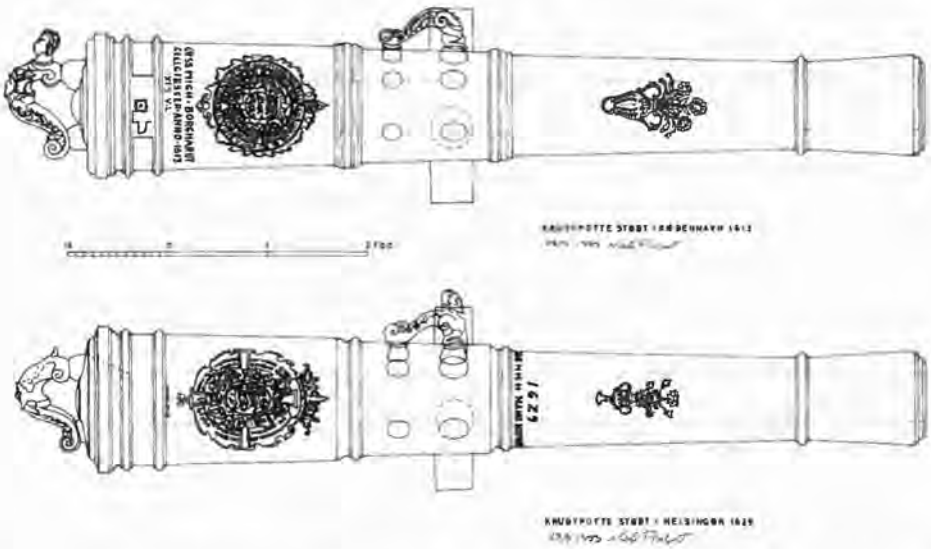
Koffardiskibe

I begyndelsen af 1620'erne fik flåden tilført et par store koffardiskibe, der også kunne gøre tjeneste som orlogsskibe. Det første var PERLEN en meget stor ostindiefarer på 1200 tons, der leveredes i 1620. Det blev bygget af Peter Michelsen på egen risiko i Enckhuysen, og var bygget helt af fyr.[21] Det kunne anvendes som orlogsskib, men blev aldrig krigsudrustet. Det andet var RØDE LØVE, et skib på 300 læster eller 900 tons, der blev bygget af Daniel Sinclair i Blekinge 1620-22.[22] Det brugtes mest til Spaniensfart, men var krigsudrustet i 1628 med 300 mand.[23] Begge skibe blev i 1630 solgt til kongens faktor i Amsterdam, Poul de Villem.[24]

17. C4 breve V p. 246 og VIII p 204.
18. Rentm.R 6. okt. og 9. dec. 1616, 17. apr. 1620, Akershus LensR 1616/17 no 24, 1617/18 no 23, 37 & 47.
19. Den svenske agent Anders Svensson omtalte i 1621 RAPHAEL som »ett nytt schiep«, Tandrup 1971 p 118
20. NRR 5. febr.
21. Danske Kancelli B 160, skrivelse 12. okt. 1620 fra Paul de Villem.

Artilleri

Den vigtigste tilkomst i denne periode var de såkaldt Krudtpotter. Det var halvkartover, i begyndelsen på 18 pund senere på 24 pund. De første 25 blev støbt 1611-14 af Hans Wolf i Helsingør. Det var 18 pundigere, fuldgods, de vejede 197 kuglevægte og længden var 18 1/4 kalibre. De blev senere boret op til 24 pund. De næste 35 der blev støbt i Helsingør, var født som 24 pundigere. De blev støbt i årene 1628-29 og var ligeledes fuldgods med en længde på lidt over 18 kalibre.[25] Fra denne periode findes der ingen regnskaber fra gjethuset i København, men fundet af en københavnsk krudtpotte fra 1613 for få år siden viser, at typen også blev støbt her, omend vel ikke i samme antal som i Helsingør. I 1649 var der nemlig kun ganske få krudtpotter tilbage i Tøjhuset.[26]

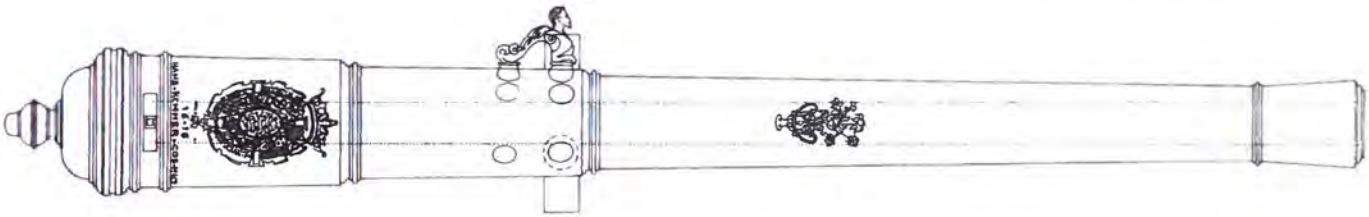


Svære kanoner af slangetypen blev stadig brugt som bov- og hækskyts på de store skibe, og på Christian 4.s tid blev der stadig fremstillet kanoner af denne type. Man har ikke tidligere kendt deres udseende, men i vraget af KRONAN befandt der sig to ens i hækportene på underste batteri. De bærer krudtpotternes blomstervase på forstykket, så selv om navnet ikke forekommer i kilderne, kan man vel kalde dem krudtpotteslanger. Det er 18 pundigere 1 1/2 gods, støbt af Hans Kemmer i Helsingør i 1616. De vejer hver 4516 pund eller 250 kuglevægte og længden er 29 kalibre.

22. Kontrakt 20/1 1620, Rentem.R, KlæR 1624/25 fol. 60, restbeløb til Daniel Sinclair for RODE LOVE, bygget i Blekinge.
23. Prov.skr.R.
24. RentmR, afregning 23. juli 1630.
25. Blom 1891 nr. 108-109.
26. Blom 1877 p 191.

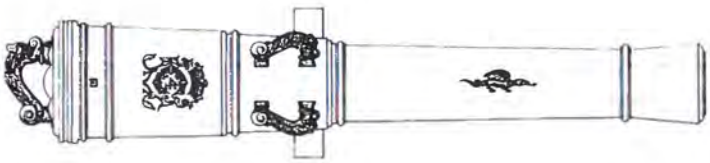
Støbeåret 1616 kunne tyde på, at de er fremstillet til hovedskibet PATIENTIA, ex. CHARITAS PATRIÆ, der blev søsat samme år. Formodningen bekræftes af, at dette skib var det eneste danske 1600-tals hovedskib svenskerne erobrede, og at denne skytstype ikke fandtes på ST. SOPHIA, fra hvilket svenskerne bjergede en del kanoner.[27]

18-pundig Knudtpotteslange optaget fra vraget af KRONAN sidst i 1980'erne. Ældre artillerihistorikere, der som Otto Blom var vokset op med forladeskyts, betragtede kanoner af slangetypen som forældede fejlkonstruktioner.

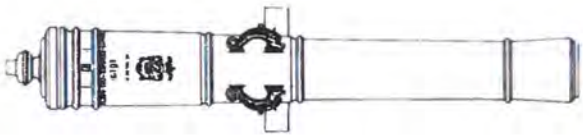


Med hensyn til de mellemarmeringen synes man i begyndelsen at have holdt fast ved proportionerne fra de langkoppige slanger. En særlig konstruktion fra 1617 var dog stenstykkerne på otte pund med en vægt på blot 88 kuglevægte. To er bjerget fra KRONAN, ladningen bestod her af skærver i en ca. 30 cm lang træcylinder. I 1623 begyndte man at støbe de såkaldte drager, otte-pundigere med en længde på ca. 18 1/2 kaliber men i øvrigt meget lig de langkoppige slanger. De sidste drager blev støbt i 1644.[28]

Når man stadig fremstillede denne både kostbare og uhåndterlige skytstype på Christian 4.s tid, viser det, at den må have haft visse distinkte fordele fremfor kartovetypen. Anvendelsen som bov- og hækskyts i hovedskibene, de eneste der var store nok til at akkommodere disse over fire meter lange kanoner, tyder på, at slangen med hensyn til træfsikkerhed på store afstande har været kartoven overlegen. Forf. opmåling.



En typisk drage fra 1623, med det relevante navnesymbol på forstykket. Typen fortsatte uændret i produktion frem til 1644. Efter Grunth pl. XIII



Stenstykkerne var korte og lette kanoner der skød med skrå. På de store skibe har de formentlig tjent til at bestryge dækkene under entring. Efter Grunth pl. IX C.

27. Liste over ST. SOPHIAS kanoner, Lisberg p 11.
28. Blom 1891 nr. 159, og 163-164.

2. Operationer 1613-24

1613

I løbet af årets første måneder blev hæren afviklet. Lejetropperne blev ført hjem på skuder, men flåden deltog ikke i denne operation. Derimod tog den del i rømningen af Kalmar. Den 22. februar havde kongen ladet nogle skibe udruste, der efterhånden ville blive sendt dertil for at hente krigsbyttet. Det drejede sig først og fremmest om kanonerne på slottet, for der medfulgte 30 pligtkarle for at hjælpe med indladningen af stykkerne.[1] Men der må have været meget andet gods, for i løbet af marts og april provianteredes i alt 14 skibe, jagter og skuder i Kalmar. Det største var MALKEPIGEN på 500 tons, det gjorde to rejser til Kalmar og tilbage. Også Borgholm blev rømmet, her deltog seks skibe og skuder, det største var STORE LYBSKE DAVID på 400 tons under kaptajn Peder Nielsen. Begge rømninger må have været tilendebragt den 6. marts, hvor regnskaberne for de to len slutter.[2]

Mens Nederlandene før krigen havde været Danmark venligt stemt, ikke mindst takket være flådens konvojbistand på Rigafarten i 1610, var stemningen vendt under krigen. Dels på grund af de gener den medførte for Østersøhandelen, men i særdeleshed på grund af blokadebesætningernes brutale fremfærd overfor de hollandske skippere. I Lübeck var stemningen også imod Danmark efter at Christian 4. havde nægtet at forny byens privilegier, og også her havde krigen medført store tab. Så i maj 1613 indgik Nederlandene og Lübeck en defensiv alliance på 15 år. Skønt Danmark ikke var nævnt, var det tydeligvis mod denne magt handelens frihed skulle værnes. Alliancen blev i 1616 tiltrådt af en række andre hansestæder, fra Bremen i vest til Stralsund i øst. Desuden blev den i april 1614 suppleret med en lignende alliance mellem Nederlandene og Sverige, der skulle gælde til 1621. Og skønt rigsrådet tilrådede at genskabe det gode forhold til Nederlandene og hansestæderne gennem en venlig neutralitetspolitik, valgte Christian 4. i stedet en diplomatisk tilnærmelse til de katolske magter, først og fremmest Nederlandenes fjende, Spanien.[3] Det var tildels på den baggrund, at kansler Jacob Ulfeldt i april blev sendt til Spanien med et gesandtskab. Rejsen foregik standsmæssigt på VICTOR, ført af Jens Munk, og SVENSKE HECTOR. Eskadren forlod København den 16. april og ankom til den 6. maj til La Coruña, hvor guvernøren foranstaltede en fornem modtagelse. Herfra tog gesandtskabet og Jens Munk til Madrid, hvor de kom i audiens hos kong Philip 3. Efter at have tilendebragt forhandlingerne i Madrid besluttede gesandterne imidlertid at rejse

1. KBB 22. febr.
2. Kalmar og Borgholm LensR.
3. Tandrup 1979 I p 227 og 235ff, der også omtaler de rent merkantilistiske bevæggrunde.

hjem over land, og lade Munk sejle skibene hjem. Han var tilbage i København midt i august.[4]

Man var ikke tryg ved Lübeck, for da det sidst i juli rygtedes, at byen havde udrustet nogle orlogsskibe, blev beredskabet straks forhøjet. Lensmændene på Gotland og Bornholm blev advaret og der opsattes strandvagt på Lolland og Falster. Rostjenesten blev mobiliseret, og der udsendtes kaptajner for at udtage bådsmænd, bøsseskytter, pibere og trommeslagere. Oplevelserne under Mogens Ulfeldts togt i sommeren 1612, hvor så mange af folkene var døde af sygdom, må imidlertid have været i frisk erindring, for når kaptajnerne kom frem, havde de dygtige folk skjult sig i landsbyerne og andre steder, så man blev nødt til at udskrive en del uerfarne og uduelige folk. Det kunne naturligvis ikke accepteres, så i august blev der sendt lister til lensmændene over folk der skulle findes og sendes til København. Det kom dog ikke til nogen flådeudrustning det år.[5]

1614

Under krigen var der som nævnt blevet udstedt en del kaperbreve, men kaperne lod sig også bruge i fredstid, selv om det kun sjældent forekom. Den 6. april blev Niels Kierkel, borger i Helsingør, der i 1612 havde opereret som kaper med HJORTEN, antaget til med sit skib FORTUNA at patruljere nord for Vardøhus mod sørøvere, ulovlig handel og illegalt fiskeri. Hvis de skibe han pågreb blev prisedømt, skulle halvdelen af skib og gods tilfalde kongen, den anden halvdel Niels Kierkel og hans redere.[6]

Flåden sendte dog også egne skibe ud mod sørøvere. Den 23. april fik Niels Hammer og Johan Sem bestalling for med JUPITER at gå til Vestersøen og holde rigets strømme rene for sørøvere og fribyttere.

Den 30. april fik Jens Munk søpas for med HERRINGNÆS at gå nord om Vardøhus til St. Nicolai med den russiske ambassadør Ivan Michaelovitch og hans følge på 35 personer, samt Christian 4.s gesandter, der skulle overbringe en lykønskning til den russiske zar Michael, der netop havde overtaget regeringen. Munk var tilbage den 23. august.[7]

I begyndelsen af maj blev Gabriel Kruse sendt til Heiligenstede med en del folk for at hente det bjergede og reparerede hovedskib RECOMPENS til København. Christian 4. må virkelig have haft mistanke om, at kæntringen havde været forårsaget af fejl ved skibet, for Gabriel Kruse blev instrueret om at lade skibet takle nødtørftigt og gøre sejlene smallere, efter en rå kongen selv havde ladet hugge. Skytset skulle han tage ind, men hvis han mærkede, at skibet var rankt, skulle han lægge stykkerne ned i

4. KBB 4. og 17. april, Jens Munk p 255-257.
5. KBB 23. juli, 17. og 18. aug.
6. KBB 17. marts 1612 og 6. april.
7. KBB 30. april og Jens Munk p 258-61.

lasten og kun lade nogle få blive stående oppe. Han skulle antage de to bedste styrmænd, der var at få i Hamburg.[8]

I juli foretog Christian 4. endnu en rejse til England. Denne gang dog med en mere beskeden eskadre end i 1606. Flagskibet synes at have været det næsten nye SPES, fulgt af JUSTITA og SVENSKE HECTOR, altså tre mellemskibe. Eskadren afsejlede fra København klokken fem om morgenen den 4. juli, men må have mødt modvind, for den 18. juli forsøgte kongen at nå ind til den engelske kyst med en båd. Det mislykkedes, kongen måtte lade sig ro tilbage til sit skib. Dagen efter fik man kysten i sigte, men må være kommet for langt nordpå, og den 20., da man var kommet til Yarmouth, gik den utålmodige konge i land med sit følge for at ride de godt 100 miles til London, som nåedes den 22. juli. Her overraskede kongen sin søster på Somersethouse. Ingen i England havde anet noget om hans rejse. I mellemtiden må vinden være vendt, for allerede dagen efter ankom skibene til Gravesend, hvor de lå under resten af besøget. Den 1. august fik Christian 4. forevist det store skib MERHONOUR, der lå i tørdok, og dagen efter, i regn og rusk, spiste han middag sammen med prins Charles og blandt andet skibsbyggeren Phineas Pett på PRINCE ROYAL, der lå fuldt udrustet ved Chatham. Derfra tog kongen til Gravesend, og den 3. august lettede eskadren anker. Igen var vinden imod, og først om morgenen den 6. kunne man tage afsked med den engelske lods og sætte kurs hjemover. Nu var vinden med, for allerede den næste dags aften fik man Norge i sigte. I Kattegat var vinden atter imod, og kongen gik i land ved Varberg, hvorfra han rejste hjem over land.[9]

Den 23. oktober udbrød der brand i et af koffardiskibene, der drev over mod VICTOR, som også kom i brand. Den blev dog hurtigt slukket af vagtmandskabet[10]

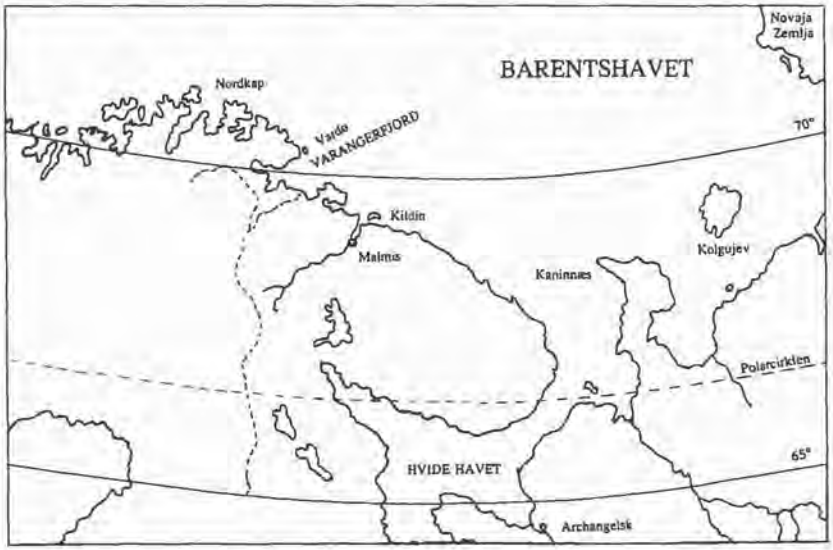
1615

Den 1. maj fik Jørgen Daa instruks om med VICTOR og JUPITER at gå til Vestersøen og Vardøhus for at patruljere mod ulovlig hvalfangst og sørøveri. Det er hvad Kancelliets Brevbøger kan fortælle, men om dette togt findes der hele to beretninger, Jørgen Daa's rapport og Jens Munk's levnedsbeskrivelse.[11] Og det blev endog særdeles begivenhedsrigt. Jørgen Daa havde valgt sin gamle kampfælle fra Elfsborg, Jens Munk, som løjtnant eller næstkommanderende, og chefen på JUPITER, Klaus Poulsen, havde Johan Sem med som løjtnant. Eskadren afsejlede fra København den 5. maj og fem dage efter fik Jørgen Daa kundskab om, at der ved Færøerne lå fribyttere, der gjorde stor skade med mord og plyndring. Den 20. maj ankom skibene

8. KBB 3. maj.
9. C4 Skrivkalender og Pett p. 114.
10. C4 skrivkalender.
11. KBB 1. maj, Jørgen Daa's rapport utrykt i Danske Kanc. B 160. Jens Munk p 263-283.

til Kvalbø havn på Suderø, hvor befolkningen kunne fortælle, at den berygtede spanske fribytterkaptajn Jan Mendoza 14 dage før havde forladt øerne med kurs mod Nordland, men at der lå to andre fribyttere i Vestmannahavn på Strømø. Ved ankomsten her to dage senere lå de to fribyttere stadig i havnen med tre priser. JUPITER var det første skib fribytterne fik øje på. De troede det var et koffardiskib, slog deres flag ud og gjorde sig klar til at tage det som prise. Men så fik de øje på VICTOR. 10 mand tabte straks modet og flygtede i land med en båd. Dem sendte Daa 15 musketerer ind efter. VICTOR ankrede så op på klos hold og gav skibene »det halve lag støcker«, der dræbte tre og sårede fire mand. Det rakte. Fribytterne overgav sig, og efter en kort rettergang blev admiralen, kaptajn Abel, og 16 mand hængt, resten blev frigivet, da de kunne bevise, at de havde været tvunget om bord. Det ene fribytterskib blev sendt til København, det andet fulgte med på den videre rejse. Den 27. maj sattes kursen mod Vardøhus, og her observeredes to fribyttere, der mentes at være Mendozas skibe. Under jagten på dem sejlede JUPITER imidlertid begge sine stænger og sit ene mers over bord og lå hjælpeløs. Samtidig blev det tåget, og Jørgen Daa vendte om for at assistere JUPITER, og for at forhindre at skibet faldt i fribytterens hænder. Tidligt næste morgen fortalte en hollandsk skipper Daa, at fribytteren med sin pinke var enten ved »de tre øer« eller ved Crytz øen. JUPITER var i mellemtiden blevet nogenlunde klar, så Daa satte kurs østover. Få timer efter observerede VICTOR igen de to skibe »med merssejlene på rand«, og da man kom nærmere åbnede de ild. Den påfølgende løbende artillerikamp varede i to dage og nætter, så fik VICTOR overtaget. »Det blev dem for stærk med sejlads og alting«. Fjenden kastede gods over bord for at lette skibet (der omtales nu kun et, Mendozas andet fribytterskib, pinken, undslap), i et forsøg på at slippe bort og for at tætne vandlinietræffere. VICTOR fik så skudt sin store bugline over, så »sejlet kom for masten«, og Mendoza fik luven, men Daa nåede at kvittere ved at skyde hans bovenblinde i stykker. Så kom JUPITER, der havde fået repareret sin rig så godt, at det kunne tage luven fra Mendoza og sætte efter ham, men han slap ind i en vig, der var for lavvandet til at de danske skibe kunne komme på skudhold, hvorefter han gik i land med størsteparten af sin besætning. Om aftenen rejste der sig en kraftig storm, der varede hele den følgende dag. Da den havde lagt sig, sendte Daa en båd i land for at forlange overgivelse, men Mendoza nægtede at komme om bord hos Daa, medmindre denne sendte sin løjtnant i land som gidsel. Jens Munk blev så sendt i land, men Mendoza holdt ikke sin del af aftalen, han blev i land. Da der blev affyret et kanonskud fra VICTOR, fortalte Jens Munk, at det var signal til, at der ville blive gjort

Kort over Barentshavet



landgang, hvorefter Mendoza frigav Jens Munk, der roede ud til sit skib. Nu blev JUPITER varpet så tæt ind, at dets kanoner kunne række en skanse, som fribytteren havde gravet. Den blev belagt med kanonild, og imens gik Jens Munk og kaptajn Poulsen i land med en styrke musketerer. De erobrede skansen, og to kanoner blev bragt i land, der kunne beskyde såvel fribytterskibet som fribytterne i land. Nu overgav Mendoza sig. Af hans besætning var de 24 faldet, 55 andre blev kastet over bord, og Mendoza, hans kaptajn og skipper blev taget med til København, hvor de kort efter ankomsten sidst i august blev hængt udenfor Østerport. Fribytterskibet kunne ikke bjerges, det blev brændt, men på hjemturen lykkedes det at opbringe tre rigt lastede biskayiske hvalfangere. Togtet havde altså indbragt i alt fem priser, og det var lykkedes at uskadeliggøre en af tidens mest berygtede fribyttere.

Den 21. maj blev Gabriel Kruse sendt til Grønland som admiral på LEOPARDEN, med ENHJORNINGEN, HECTOR og to små pinker. Christian 4. havde nemlig erfaret, at fremmede, englændere, biskayere, hollændere og andre, drev hvalfangst der. Kruse skulle sejle direkte til Grønland, mellem den 78. og 79. breddegrad, og derefter følge landet op til den 82. breddegrad og undersøge, hvor der blev drevet hvalfangeri. Når han traf hvalfangere, skulle han spørge om deres pas og om med hvilken myndighed de fiskede der uden kongens tilladelse. Han skulle kræve 200 eller 100 daler i told af hvert skib enten i varer eller penge, og advare dem mod

oftere at sejle der uden pas. Hvis de nægtede, skulle han forsøge at få en af nationerne, den engelske eller den hollandske, til at slå sig sammen med ham mod de andre, mod at love dem toldnedsættelse både nu og i fremtiden. Desuden skulle han naturligvis holde øje med fribyttere.

Endelig fik Laurits Brems den 23. maj instruks om med GABRIEL at gå til Færøerne for at patruljere mod fribyttere.[12]

Dette år er der en usædvanlig lunke i Kancelliets Brevbøger, idet der ikke er bevaret nogen korrespondance fra perioden mellem 19. aug. og 21. nov.! I hvert fald to skibe udsendtes i denne periode. ST. PEDER og JONAS var i England i oktober, velsagtens med heste til kong James, idet kongens staldmester Adam Bülow deltog i rejsen. På hjemturen fulgte en passager, islændingen Jon Olafsson, senere bøsseskytte, hvis nedskrevne beretning giver et levende indblik i søfolkenes tilværelse på Christian 4.s tid.[13]

1616

Den udbytterige sørøverpatrulje i 1615 fristede naturligvis til gentagelse, og den 8. april fik Jørgen Daa instruks og søpas for et nyt togt, som han straks skulle indlede. Han skulle med en eskadre på hele seks orlogsskibe løbe til Vardøhus, undersøge om der var nogen der drev hvalfangst eller drev handel uden kongens pas, og i så fald søge at tage dem som priser og sende dem til København. Hvis han mødte sørøvere eller fribyttere skulle han søge at erobre dem, enten med list eller magt, og lade både kaptajnerne og de menige sørøvere henrette. Derefter skulle han begive sig til Færøerne og Island i samme hverv. Eskadren bestod af følgende skibe: VICTOR med Jørgen Daa som admiral, Holger Rosenkrans som kaptajn og Laurids Brems som løjtnant; LYBSKE DAVID med Frans Brokkenhus som viceadmiral (titlen bruges her for første gang i stedet for underadmiral), og Jens Munk som løjtnant; GABRIEL med Hans Køning som kaptajn og Henrik Vind som løjtnant; LEOPARDEN med Sigvardt Gabrielsen som kaptajn og Morits Prins som løjtnant; ENHJØRNINGEN med Enevold Stygge som kaptajn og Johan Semb som løjtnant; og JUPITER med Peder Nielsen som kaptajn. De afsejlede i april, fulgte den beordrede rute og nåede først tilbage i begyndelsen af september. Men undervejs havde de ikke truffet en eneste sørøver, fribytter eller ulovlig hvalfanger.[14]

Den 16. juli rejste Christian 4., efter at have holdt taffel på ARGO, med dette skib, SPES, FIDES, endnu et orlogsskib samt to pinker og en galej til Akershus, hvortil eskadren ankom den 22 juli. Her døde kansler Christian Friis den 29. om bord på FIDES efter et taffel. Efter endt herredag afsejlede kongen om aftenen den 4. august med galejen til Larkollen, hvortil ski-

12. KBB 21. og 23. maj.
13 Jon Olafsson I p. 22-23.
14 KBB 8. april og Jon Olafsson I p 126-150.

bene i mellemtiden havde forlagt. Dagen efter sattes kursen sydover, og efter tre dage nåedes Kronborg, hvor kongen gik i land.[15]

I november fik holmadmiral Sten Villumsen ordre til at skaffe rig til et nyt lille skib Christian 4. havde ladet bygge ved Skanderborg.[16]

1617

Den mislykkede sørøverpatrulje i 1616 må have tæret på kræfterne, for i 1617 ses der ikke at have været udsendt nogen regulære patruljer til Vestersøen. Den 7. maj sejlede kongen fra Kronborg til Flekkerø med bl.a. rigsadmiral Albert Skeel, for at undersøge muligheden for at anlægge et blokhus der. De ankom den 9. og efter at have besluttet sig mod anlæggelsen af blokhuset, satte de dagen efter kursen hjemover. Den 14. maj gik kongen i land ved Varberg for at fortsætte hjem over land.[17] På denne rejse deltog Jon Olafsson, og han kan fortælle, at skibene var SPES og FIDES. Det var strålende vejr, og majestæten var i godt humør. På hjemrejsen lod han mandskabet lege, f.eks. »strække kattehals«, hvor to duellanter med et tov om halsen søger at trække den anden over en kridtstreg på dækket. Desuden morede kongen sig med at lade Jon Olafsson skyde til måls efter et hollandsk koffardiskib, der først strøg efter 11. skud. Kaptajnen kom derefter om bord med fem mand, de blev så forskrækkede, da de så kongen, at de hverken kunne drikke eller spise det øl og den mad, kongen lod hente til dem.[18]

Ellers synes kun to skibe at have været udsendt i 1617. Renteskriver Christoffer Iversen blev i september sendt til England med kongens skib (ST PEDER) for at levere nogle hopper til en person i London. Her skulle han købe for 2000 dlr tin samt diverse specificerede klædningsstykker til kongen og hans sønner deriblandt en grøn strikket nattrøje til kongen selv! Endelig forliste koffardiskibet HELLIG TREFOLDIGHED ved Hallands Vejrø, idet en borger fra Torekov den 20. november fik betaling for redskab bjerget fra vraget.[19]

1618

I april blev de små orlogsskibe GRIBEN, kaptajn Niels Hammer, og ALEXANDER, skipper Anders Bogensen, udlagt som vagtskibe i hhv. Sundet og Store Bælt, hvor de skulle blive liggende sommeren over. Når de bordede de passerende skibe for at undersøge om de havde betalt told, måtte de ikke tage imod hverken gaver eller mad og drikke ombord. Vagttjenesten har måske ikke været helt let, for i hvert fald et skib slap igennem Sundet uden at blive visiteret.[20]

15. C4 skrivkalender & Erslev I p. 224.
16. KBB 19. nov.
17. C4 skrivkalender.
18. Jon Olafsson I p 48-55.
19. Iversens instruks, KBB 22. sept. Forlis, Rentem.R fol 294 & 797).
20. KBB 29. marts, bestallinger, hvor Niels Hammer ikke nævnes, 16. juli tillægsinstruks for Niels Hammer og 24. december om en skipper der om sommeren var undløbet fra vagtskiber i Sundet.

Dette år skulle der holdes retterting på Island. Den 22. april fik Niels Rosenkrantz og Henrik Vind instruks om med hhv. det lette orlogsskib FIDES og det lille orlogsskib HAVHESTEN, at føre kongens sekretærer Frederik Friis og Jørgen Vind til Island, hvor de skulle anstille undersøgelser vedrørende lensmanden Herluf Daa og de købmænd, der handlede på øen. Sekretærerne skulle begge sejle med FIDES, og på vejen skulle der holdes øje med fribyttere og folk der drev ulovligt fiskeri omkring Færøerne og Vespenø. Mens FIDES fortsatte til Island og satte sekretærerne i land der, skulle HAVHESTEN forblive i farvandet omkring Færøerne og Vespenø, indtil FIDES vendte tilbage fra Island. Derefter skulle de sammen sætte kurs mod Vardøhus og patruljere mod fribytteri, ulovlig handel og illegalt fiskeri. Dernæst skulle de begive sig til Kildin og på vejen dertil undersøge alle fiskerlejer, for at se om nogen understod sig i ulovligheder. På hjemvejen skulle Niels Rosenkrantz gå omkring Island, hvor han skulle være sidst i august for at tage sekretærerne om bord. Henrik Vind på HAVHESTEN skulle igen patruljere omkring Vespenø og Færøerne, mens han ventede på at FIDES kom tilbage, så de sammen kunne tiltræde hjemrejsen. Senere blev endnu et skib sendt på sørøverpatrulje, idet Hans Køning den 4. og 7. juli fik søpas og instruks for med MARKATTEN at gå til Vestersøen under Norge, for at rense kronens strømme for fribyttere og sørøvere.[21]

I 1616 var det Ostindiske Kompagni blevet grundlagt. Det måtte udrede to skibe, der på den første rejse ville være fritaget for told. Derefter skulle der svares told efter den rulle, der brugtes i Holland. Privilegierne gjaldt for 12 år. Det kneb dog med at skaffe interessenter, men kongen var gået ind som storaktionær, og i løbet af sommeren og efteråret 1618 blev to af flådens skibe MALKEPIGEN og LYBSKE DAVID, begge priser taget under Kalmarkrigen, udrustet til den første ostindiske rejse. Det var temmelig store skibe på hhv. 500 og 400 tons, og de var begge oprindeligt bygget som koffardiskibe, altså rummelige frem for hurtige. For at gøre dem i stand til at holde søen i de år ekspedition ville tage, blev underskrogene forhudet. Der blev brugt 500 tønder fæhår, der blev tjæret og lagt under en yderhud af fyr, og køl og ror blev beklædt med kobber. Endelig fik skibene navneforandring, MALKEPIGEN, der skulle være flagskib, til det nok så fornemme ELEPHANTEN, og LYBSKE DAVID blev fremover blot kaldt DAVID.[22]

Det lille kompagniskib ØRESUND med hollænderen Roland Crappé blev sendt afsted et par måneder før der den 25. oktober blev udstedt søpas for Peder Nielsen som kaptajn på Ove Gjeddes flagskib, og for Niels Rosenkrans, kaptajn på DAVID, på rejsen til Ostindien. Ove Gjedde benævnes her »kommandør over kongens skibsflåde«. Udover de to kongelige skibe, be-

Tranquebar omkring 1650 med fæstningen Dansborg, som ses til venstre. Det kompagniskib der ligger nærmest, er smykket med Christianshavns byvåben. Maleriet befinder sig på Skokloster, K.G. Wrangels slot nordvest for Stockholm. Det hidrører antagelig fra den såkaldte »skibssal« på Frederiksborg, som svenskerne plyndrede i 1658.

21. Instrukser og søpas, KBB 22. april, 4. og 7. juli. Udkast til Rosenkrantz' instruks, C4 breve I p 138f.
22. Rentem.R fol 793 & 562.

stod eskadren, der afsejlede fra Sundet den 29. november, af de to borgerskibe KOBENHAVN og CHRISTIAN, med hhv. 16 og 27 kanoner. Den kom først tilbage til København den 30. marts 1622, efter at det var lykkedes Roland Crappé at grundlægge kolonien Tranquebar på det indiske fastland.[23]

1619

Den 20. januar betalte svenskerne til Christian 4.s ærgrelse sidste rate, 250.000 daler, af Elfsborgs løsen. Slottet og de underliggende købstæder og herreder blev derefter rømmet og tilbagegivet.

I 1610 havde Jens Munk forgæves søgt at finde Nordøstpassagen, nu blev han sendt ud på en ekspedition for at finde Nordvestpassagen eller Anianstrædet som det kaldtes. Søpassene for ham og skipper »Hans« (han hed Jens) Henriksen på hhv. ENHJORNINGEN og LAMPRENEN er dateret den 7. maj, og de er yderst kortfattede: »de skal løbe til Vestersøen og tilbage igen når de har udrettet det hverv der er dem betroet«. Med sig havde Jens Munk den engelske styrmand William Gordon, som var blevet lovet en belønning på 2000 dlr »hvis han fandt den passage, som kongen havde befalet ham at opsøge«. De penge fik kongen lov at beholde. Anian-strædet blev ikke fundet, og Gordon kom ikke tilbage. Efter at være nået ind i bunden af Hudson Bay blev ekspeditionen tvunget til at overvintre ved

23. Danske Kancelli B 244, C4 dagbøger & C4 breve I p 144f.

mundingen af den nuværende Churchill River, og da foråret kom, var der af den over 100 mand store besætning kun Jens Munk og to andre tilbage. Resten var døde af kulde og skørbug. Det lykkedes de tre mand at klargøre det lille LAMPRENEN, og sejle det tilbage. De nåede Norge den 21. september 1621 efter 67 døgns stormfuld sejlads, en enestående præstation. Men ved ankomsten til Bergen få dage efter blev Jens Munk fængslet af lensmanden Knud Gyldenstjerne, og først den 30. september beordrede Christian 4. ham frigivet. Planer om at sende Munk tilbage efter det forladte ENHJØRNINGEN i 1622 måtte opgives, da der ikke kunne skaffes frivilligt mandskab.[24]

Jens Munks egenhændige kort over Hudson-bugten med »Mare Christian« og vinterhavnen, der ses længst til højre.

Samtidig med udfærdigelsen af Jens Munks søpas den 7. maj, udfærdigedes to søpas med nøjagtig samme ordlyd til Henrik Vind på SVENSKE HECTOR og Enevold Kruse på GABRIEL. De skulle altså også gå til Vestersøen og udrette det dem pålagte hverv. Og havde det ikke været for bøsseskytten Jon Olafsson, der deltog her, havde der ikke været meget mere at sige om det togt. Det gik til Spitsbergen, og opgaven var at fange hvaler. Både med kongens skibe, der var bemandet med et hold »biskayere«, 24 mand, som Jens Munk om vinteren havde hyret i Frankrig, og med to borgerskibe tilhørende den københavnske købmand Johan Braem. Det var den kun 25-årige Henrik Vinds første togt som admiral, og Olafsson beskriver ham som en meget nidkær og opfarende officer, der dog lod sit hidsige temperament formilde af den rolige og venlige nyudnævnte kaptajn Enevold Kruse. Karakteristikken er interessant, da begge officerer i det følgende ti-år blev meget fremtrædende. Skibene afsejlede den 17. maj og kom tilbage medio september.[25]

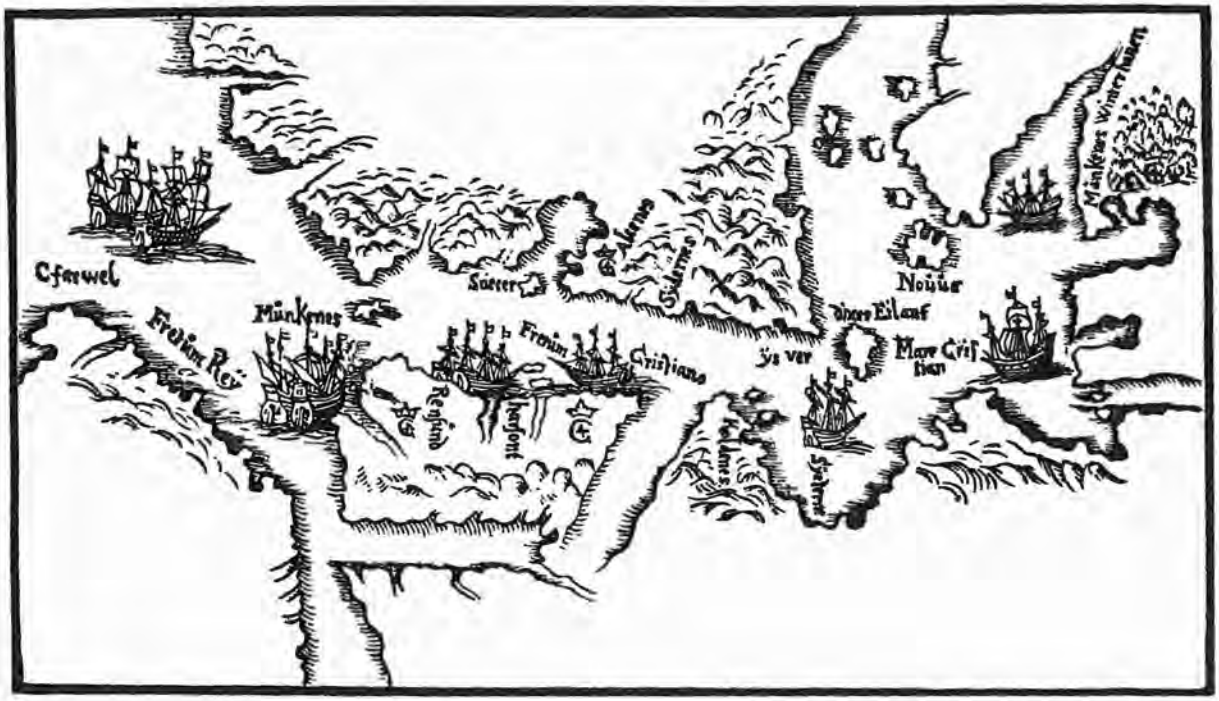
Et planlagt togt i juni, først med kongen men siden kun med nogle rigsråder, til Herredagen i Norge i juni, synes af være blevet aflyst. Der ses i hvert fald ikke at være blevet udrustet andre orlogsskibe i 1619.[26]

Indbyggerne i Vendsyssel synes stadig at have drevet den gamle håndtering at lokke skibe til stranding. Sidst i oktober fik de nemlig forbud mod om natten at tændte bål på stranden for at vildlede de søfarende. Den direkte anledning var, at et sådant bål på stranden i Vendsyssel fornylig havde forårsaget, at et stort hollandsk skib blev »forvildet fra sin rette seglation« og strandede. Lensmanden skulle undersøge om bålet var blevet tændt med det fortsæt, og i så fald sørge for, at de skyldige blev straffet.[27]

1620

Flådens operative aktivitet havde siden 1616 været temmelig begrænset, men i 1620 blev der travlhed. Udover GRIBEN, der den 17. marts beordre-

24. Søpas KBB 7. maj. Gordons belønning, KBB 29. marts. Udforligt om ekspeditionen, Jens Munk p 326-461.
25. Søpas KBB 7. maj. Udforlig beretning, Jon Olafsson p 152-172. Datoer, Rentem.R.
26. KBB 2. og 18. juni.
27. KBB 26. oktober.



des udlagt som vagtskib under skipper Peder Ibsen i Store Bælt, udfærdigedes der den 1. april bestallinger for chefer på hele 11 orlogsskibe på forskellige togter. Rigsadmiral Albert Skeel på hovedskibet PATIENTIA, Henrik Vind på mellemskibet SPES, Christen Eriksen på det lette orlogsskib FIDES og Gude Galle på det lille GABRIEL skulle til sommer begive sig til Vestersøen for at holde kronens strømme rene for sørøvere, fribyttere og andre modvillige.

Peder Kieldsen på det lille orlogsskib MARKATTEN skulle gå til Vestersøen under Norge ved Augdesiden og Vigsiden, for at holde kronens strømme rene for sørøvere samt føre tilsyn med om der udførtes forbudte varer og tømmer. Hvis der intet særligt fandtes der, skulle han holde sig i farvandet mellem Bergen og Lindesnæs for at tage vare på fribyttere.

Johan Mortensen på JUPITER og Morits Prins på HAVHESTEN, begge små orlogsskibe, skulle også tage vare på sørøvere under Bergen, Lindesnæs og deromkring på de nordlandske og islandske farvande.

Enevold Kruse på mellemskibet SVENSKE HECTOR og Otto von Hade-

Den 10. august fik Niels Hammer ordre til at begive sig til København med NELDEBLADET så snart vinden blev føjelig. FIDES synes at være blevet på stationen indtil provianten slap op. Den 10. oktober måtte det, uden tvivl på hjemturen til København, proviantere i Baahus. Stationen blev dog ikke forladt, idet GRIBEN, der sommeren over havde ligget som vagtskib i Store Bælt, i september blev sendt til Størort under en kaptajn med proviant til nogle måneder. Skibet overvintrede i Glückstadt, og i marts 1621 udsendtes 13 bådsmænd til at tage vare på det sommeren over.[34]

1621

Årets første togt i Vestersøen synes at have været foretaget af Morits Prins på GABRIEL. Der er ganske vist ikke fundet noget søpas eller instruks, men han fik udleveret øl den 19. april, og en udateret post i Bergens lensregnskab viser, at han tidligt på året fik proviant til sit eget skib og en prise han havde taget under Færøerne. Den 29. april fik han i Nedenæs proviant til at sejle en hollandsk prise, kaldet NASSOV af Harlingen, som han havde taget i Natvig strøm, ned til København. Endnu en prise, denne gang et skotsk skib, nåede han at tage, det skulle nedsejles den 17. maj fra Vester Risør. Den 13. august ankom Morits Prins til Helsingør fra »den norske rejse«, helt udgået for proviant på grund af ugunstigt vejr.[35]

Sidst i april fik Henrik Vind instruks om, med det nye mellemskib SORTE RYTTER og et andet skib, at gå til Vester- og Nordsøen på sørøverpatrulje. Han fik imidlertid en anden forseglet instruks med, som han først måtte åbne, når han havde passeret Lindesnæs, og som han så på alle måder skulle rette sig efter. Ifølge den forseglede instruks skulle han i stedet begive sig under Rusland ved Malmis, Kildin og de steder ved Nordsøen hvor kongen tilholdt sig nogen rettighed, og antaste dem der drev ulovlig handel.[36]

Den 23. maj fik Niels Hammer fra Steinburg ordre til, med det orlogsskib på Elben som han var kaptajn på (GRIBEN), at forfølge nogle franske fribyttere, der havde understået sig i at angribe de søfarende lige ud for Elben. Han skulle forfølge dem en otte dages tid ud i Vestersøen, og søge at opbringe dem og føre dem ind på Elben, hvor han siden skulle erfare kongens vilje.[37]

Den 30. august må Henrik Vind være kommet tilbage fra sit togt rundt Nordkap, for da fik holmadmiral Sten Villumsen instruks om som admiral på SORTE RYTTER med NELDEBLADET, GABRIEL, MARKATTEN og JÆGEREN, at lægge sig ud i Sundet for at forhindre en formodet troppetransport fra England i at passere ind i Østersøen, da den ikke havde fået dansk tilla-

34. GRIBENS forlægning, KBB 4. sept. Proviant, Baahus LensR. Rentm.R fol 27.
35. BryggersR, Bergen LensR 1620/21 No 6-7, Nedenæs LensR og Kronborg LensR de nævnte datoer.
36. instruks KBB c. 30 april.
37. KBB 23. maj.

delse. Hvis skibene ville sætte soldaterne i land vestpå skulle han lade to skibe ledsage dem. Hvis skibene ville tilbage til England, skulle han følge dem 50 ugesøs fra Lindesnæs ind i engelsk farvand, for at de ikke skulle genere de søfarende. Derefter skulle han beordre Morits Prins med LAMPRENEN (formentlig fejlskrift for GABRIEL) på patrulje under Norge ifølge dennes forrige instruks. Ligeledes skulle han beordre Peder Kieldsen til Store Bælt ifølge dennes forrige instruks. Den 6. september ankom de fremmede, og to dage efter blev et skib med engelske soldater konvojeret tilbage til England af to skibe. Et af dem har sikkert været GABRIEL med Morits Prins, der i oktober provianterede i Vester Risør.[38]

I begyndelsen af året havde kongen købt to skibe i Holland, RODE LOVE og HVIDE LOVE, der om sommeren blev sendt på hvalfangst ved Grønland. I oktober blev HVIDE LOVE med renteskriver Christoffer Iversen og skipper Bent Svendsen sendt til Spanien med en last skibstømmer og mastetræer fra Langesund. Lasten skulle sælges, og i stedet skulle der indkøbes salt eller vin. På udturen den 7. december strandede skibet imidlertid i tæt tåge nord for Yarmouth, hvor det 4-5 dage efter gik fra hinanden.[39]

1622

I løbet af foråret udsendtes i alt seks skibe til Vestersøen. Den 22. marts fik Claus Reinertsen søpas på TROST, han skulle patruljere under Norge langs Vigsiden til Lindesnæs mod sørøvere og illegal handel. Den 28. marts udfærdiges søpas for en tre-skibs eskadre under admiral Henrik Vind på FIDES med Jørgen Ulfeldt på JUPITER og Peder Kieldsen på HAVHESTEN til kronens strømme i Vestersøen for at holde disse rene for sørøvere og fribyttere. Johan Mortensen fik den 15. april søpas for med GABRIEL at gå til Vestersøen på det ham betroede hverv og tilbage igen, og endelig fik Enevold Kruse med SVENSKE HECTOR den 1. maj søpas og bestalling for at gå til det Islandske og Færøske farvand, for at holde strømmene rene for sørøvere og fribyttere.[40]

Siden Kalmarkrigen havde der ikke været behov for fysisk hævdelse af kongens overhøjhed i Østersøen, men den 24. marts havde den danske gesandt i Stockholm rapporteret, at svenskerne, efter at de havde erobret Riga, og for at kunne true Danzig med invasion, talte om at udvide deres overhøjhed til gå fra Riga til Bornholm.[41] Det var baggrunden for, at Niels Hammer den 25. april fik instruks om med Christoffer Boye på hhv. SORTE RYTTER og MARKATTEN at gå til Østersøen. Kongen havde erfaret, at der her fandtes orlogsskibe, enten svenske, polske eller andre, der måske ville skade de søfarende. Hvis Niels Hammer fandt sådanne, skulle han give dem

38. Instruks, KBB 30. aug. C4 almanak og Nedenæs LensR 5 og 18.okt.
39. KBB 16. oktober, Danske Kanc. B 160, Rentem.R. fol 505 24. oktober 1621, fol 263 26. maj 1622).
40. søpas og bestalling, KBB 22. og 28. marts, 15. april og 1. maj.
41. Tandrup II 1979 p 64-65.

tilhold om ikke at plyndre de søfarende på kronens strømme. Hvis det ikke hjalp, skulle han bruge magt, og vise dem, at de der øver vold i Østersøen ville komme til at fortryde det. Kongen ville ikke tillade nogen (anden) jurisdiktion i Østersøen, på det farvand hvor Hammer skulle holde søen: Nemlig udenfor Bornholm, Gotland og Øsel og derfra indtil den preussiske side. Hvis der var tale om svenske orlogsskibe, der ville forhindre polakkerne i at angribe Sverige, skulle han fortælle dem, at han af kongen havde fået ordre til at holde søen ren, så de ikke behøvede at frygte fjender i Østersøen og derfor godt kunne sejle hjem til deres egne strømme. Han skulle sørge for at holde kongen underrettet om hvad der hændte. Et par dage efter blev skipperne Mads Pedersen og Peder Nielsen på hhv. HERRINGNÆS og LEOPARDEN sendt til Narva med russiske gesandter. For dem må tilstedeværelsen af Hammers eskadre i Østersøen have været betryggende. Også til den vestlige Østersø blev der sendt et orlogsskib, idet Staller Kaas den 14. juni fik søbrev for med VICTOR at gå til en position udfor Rostock og siden efter lejligheden tilbage.[42]

Om sommeren tog Christian 4. og den udvalgte prins til herredag i Bergen. Eskadren der førte dem til Norge så således ud: Livskibet PATIENTIA med kongen og prinsen, Gabriel Kruse på ST. ANNA, SORTE RYTTER med rigsrådet, samt JUSTITIA og RAPHAEL. NELDEBLADET, der i forsommeren under Jens Munk havde konvojeret Ostindisk Kompagnis skib VANDHUNDEN forbi de kanariske øer, stødte til eskadren i Bergen. Hovedeskadren med kongen og råderne forlod Sundet den 18. juli og ankom til Bergen den 24. Efter endt herredag afsejlede flåden den 2. august og ankom til Sundet fire dage efter.[43]

Genoptagelsen af den spansk-nederlandske krig i 1621 havde bevirket en fordobling af saltpriserne i Nordeuropa. Det gav stødet til oprettelsen af Saltkompagnierne. På grund af krigsforholdene og de talrige fribyttere var det imidlertid nødvendigt at eskortere saltskibene med orlogsskibe, og den 26. august blev der udstedt en forordning om konvoj på Spanien. Den instruks, som den 13. oktober blev udfærdiget for Henrik Vind, fortæller hvordan det organiseredes. Han skulle, med fire orlogsskibe og fire kongelige koffardiskibe, begive sig til Flekkerø og derfra med de koffardiskibe han fandt der, eller som kom til ham, såvel danske som udenlandske skibe fra Østersøen, Elben eller Weseren, sætte kurs mod Spanien. Han skulle tage konvojpenge af de fremmede der ønskede konvoj, eskortere dem frem og tilbage, og forsvare dem mod overfald og vold. Søpas blev udstedt til Henrik Vind som admiral på SORTE RYTTER, Jørgen Ulfeldt på NELDEBLADET, Staller Kaas på FIDES og Morits Prins på RODE LOVE, samt

42. Instruks, søpas og søbrev, KBB 25. og 30. april og 14. juni.
43. C4 udtog, Kronborg LensR, Bergenhus LensR.

På Frederik 2.s tid havde mange skibe gammeltestamentlige navne som Gideon og Josaphat. Efter i den første tid at have brugt mytologiske navne eller navne på sindbilleder såsom Fides og Patientia, kom Christian 4. efterhånden ind på at navngive skibene efter symbolerne i rigsvåbnet, der i sig selv brugtes som dekorationselement. Denne navngivningspraksis holdt sig langt ind i 1700-tallet. Her ses øverst Danmarks tre løver, derefter med uret, den norske løve, de Göters blå løve, unionssymbolets tre kroner, de Venders lindorm, Gotlands lam, Islands stokfisk, Slesvigs to løver, Holstens nældeblad, Stormarns svane, Ditmarskens rytter, Oldenborgs to bjælker, Delmenhorsts kors og Øsels ørn. Rosenborg.

for skipperne Christen Andersen, Mads Læsø, Christoffer Jensen og Lorens Hartvigsen på hhv. LANGE HOLLÆNDER, HERRINGNÆS, HAABET og NASSOV PRIS. Den 31. oktober fik Henrik Vind en tillægsinstruks: Hvis han på rejsen mødte tyrkiske skibe eller fribyttere, skulle han søge at erobre dem. Endvidere måtte han ikke tillade nogen at visitere de skibe han havde i konvoj. På denne rejse gik HERRINGNÆS tabt. Det blev skudt i brand af tyrkiske sørøvere under Spanien, og den 8. maj 1625 fik rentemestrene ordre til at ransonere seks skibsfolk fra skibet, der sad som fanger i »Tyrkiet«, d.v.s. Barbareskerne.[44]

44. Instruks og tillæg, KBB 13. og 31. okt. KlæR fol 209 og Rentem.R.

1623

Det kan ikke ses, om der i 1622 var stationeret orlogsskibe på Elben, men den 15. marts fik Niels Hammer søpas for i den kommende sommer at gå til Stør med VICTOR. Opgaven var blot »at holde kronens strømme rene for sørøvere«, men vel også at hævde kongens overhøjhed. Han ankom til Glückstadt den 18. april, men havde været så uheldig at sejle sin stormast over bord på vejen. Reparationen af skibet tog nogen tid, men også RAPHAEL med Johan Mortensen må være blevet beordret til Elben, for han ankom få dage efter, den 22. april, og blev på stationen til den 1. juli. Niels Hammer forlod først Glückstadt den 17. august.[45]

Christian 4.s bestræbelser for at få sin søn, den senere Frederik 3., placeret som ærkebiskop i stiftet Bremen-Verden var omsider lykkedes. Derved fik kongen mulighed for også at hævde overhøjhed over floden Weser, der løber gennem disse områder. Og den 7. april fik Jørgen Vind søpas med MARKATTEN for til sommer at gå til Weser, »til defension for de tilstødende lande og for at holde strømmene rene for sørøvere«. Han ankom den 21. maj, og efter at han havde forhindret et hollandsk skib i at tilføre Bremen forbudte varer, lod borgmestre og råd i Bremen forespørge, hvorfor han lå her på kejserens strømme. Kongen af Danmarks orlogsskibe havde aldrig før været her, og de var ikke vant til at stryge for danske orlogsskibe. Jørgen Vind svarede, at han havde ordrer fra kongen; det var muligt at de ikke var vant til det, men en gang måtte være den første! Den 4. juli dukkede nogle af grev Mansfelds tropper op, 28 heste stærk, anført af en oberst med pas fra greven af Oldenburg. Jørgen Vind fandt åbenbart situationen lidt for broget, og da han kun havde proviant til 14 dage, og vinden var gunstig, foretrak han at forlade Weseren.

Han blev afløst af Niels Rosenkrantz, der foruden MARKATTEN havde to jagter under sig. Hans instruks er ikke fundet, men den 3. september meldte han sig hos greven af Oldenburg, som han skulle være behjælpelig. Tre dage efter bad han om forholdsordre med hensyn til de store tilførsler Tilly fik fra Bremen og Oldenburg. Den 6. oktober fik Rosenkrantz tilsendt 500 dlr til indkøb af proviant, med besked på at blive liggende på Weseren en måned til, og på at rette sig efter det forrige pas kongen havde givet ham. Han skulle intet fjendtligt foretage sig mod Tilly eller hindre dennes tilførsler, medmindre han fik udtrykkelig ordre dertil af kongen. Derefter skulle han gå til Glückstadt med jagterne og blive liggende der.[46]

Til Vestersøen fik Claus von Bysen på TROST søpas midt i marts. Han skulle ligge under Norge vest for Lindesnæs for at holde kronens strøm-

45. sopas KBB 15. marts, iovrigt Steinburg Amt nævnte datoer.

46. Sopas for Jorgen Vind og missiv til Rosenkrantz, KBB 7. april og 6. okt. Vinds relation og skrivelser fra Rosenkrantz, Danske Kanc. B 160.

me rene for sørøvere og fribyttere og for at holde øje med ulovlig handel.[47]

Christian 4. hævdede overhøjhed over hele Nordsøen inklusive Barentshavet, men efter fredsslutningen mellem Sverige og Rusland i 1617 var der opstået grænsestridigheder i området øst for Varangerfjorden. Stridigheder som også svenskerne var indblandet i.[48] Så da der i foråret 1623 skulle sendes et hævn-straffetogt imod russerne på Malmis-egnen, søgte man at holde formålet hemmeligt. Jens Munks søpas af den 19. april pålægger ham blot at gå til Vestersøen og Nordsøen for at holde kronens strømme rene, så kongens undersåtter ikke bliver overfaldet og plyndret af sørøvere og fribyttere på deres retfærdige rejse. Og til den svenske agent i Helsingør, Anders Svensson, fortalte Jens Munk, at han skulle til England og Frankrig.[49] Eskadren bestod foruden Jens Munk som admiral på SVENSKE HECTOR, af Jens Vognsen på GABRIEL, Thimand Clausen på HAVHESTEN og Clemens Blomme på GRIBEN. De var i Kildin den 11. juli, og ved hjemkomsten den 5. august juli afleverede Jens Munk et beløb i forskellig mønt som »blev tagen til Pris paa den Rejse«.[50]

Den polske kong Sigismund havde dette år planlagt en invasion af Sverige, der dog løb ud i sandet på grund af manglende tropper og penge. I stedet foretog Gustav Adolf i juli en flådedemonstration med 21 orlogsskibe udfor Danzig. Det var et klart brud på den danske overhøjhed, men Christian 4. valgte at ignorere det. Den danske flåde blev ikke udrustet, dog fik Morits Prins på ST. ANNA den 1. august søpas »til Østersøen og Vestersøen, som vinden vil føje ham«. Da var den svenske flåde forlængst sejlet hjem.[51]

En af flådens opgaver var jo at beskytte fiskeriet, og i september fik Thimand Clausen på GRIBEN et lidt usædvanligt hverv. Sildefiskeriet i Sundet var på sit højeste, og for at forhindre påsejlinger af de mange fiskerbåde, fik de gennemsejlende koffardiskibe forbud mod at sejle om natten. De skulle ankre op og føre lanterner, så fiskerne kunne se dem. Thimand Clausen skulle påse, at påbudet blev overholdt.[52]

Ligesom året før udrustedes der en konvojstyrke for at beskytte saltskibene. Midt i oktober udfærdigedes instruks og pas, ligelydende med dem fra forrige år, for Enevold Kruse på RAPHAEL, Jørgen Ulfeldt på NELDEBLADET og Staller Kaas på FIDES til den spanske rejse. På den forrige rejse var en del danske og norske skibe imidlertid blevet arresterede i Portugal, fordi de havde nederlandske søfolk ombord. Enevold Kruse fik besked på at lade en af sine kaptajner løbe ind til Lissabon med et brev fra kongen til den spanske vicekonge med anmodning om at få dem frigivet.

47. søpas KBB 18. marts.
48. Tandrup 1979 II p 142.
49. Søpas KBB 19. april, Tandrup 1971 p 280 og note 4.
50. Rentem.R fol 143-145.
51. Søpas, KBB 1. aug. Den sidste del af den svenske flåde forlod Danzig den 9. juli, Zettersten I p 484.
52. KBB 3. sept.

Inden afsejlingen den 10. november synes Jørgen Ulfeldt at være fratrådt NELDEBLADET. Dette skib hjemkom under Vogn Vognsen. Rejsen tog knap seks måneder idet skibene returnerede den 4. maj 1624.[53]

Den 27. marts var den store ostindiefarer PERLEN afsejlet fra København. Chefen var Heinrich Hess og den medførte guvernør Roland Crappé. De nåede Tranquebar knap et år efter, den 14. marts 1624.

1624

Svenske toldpålæg overfor den omfattende dansk-svenske grænsehandel havde i april 1623 foranlediget Christian 4. til at ophæve den svenske toldfrihed i Sundet.[54] På det tidspunkt følte Sverige sig som omtalt stærkt truet af Polen, men da denne trussel fortonede sig, tog det svenske regeringsråd, ledet af den danskfjendtlige kansler Axel Oxenstierna, i november 1623 fat på toldspørgsmålet. Oxenstierna så det, tildels med Gustav Adolfs accept, som et glimrende påskud til at gå i krig mod Danmark, men rådet mente dog, at Christian 4. skulle have en chance for at bøje af. Men man ville forberede sig på krig. Der blev indkaldt til rigsdagsmøde (stændermøde) i marts, hvor rådet ville søge tilslutning til om nødvendigt at gå i krig, og til at øge skatterne for at financiere oprustningen. Så kort efter nytår modtog Christian 4. og rigsrådet skrivelser, hvori Gustav Adolf og det svenske råd mere end antydede, at de ville starte en krig, medmindre toldspørgsmålet kunne gøres til genstand for forhandlinger på et grænsemøde, og at betingelsen for at svenskerne overhovedet ville deltage i dette møde var, at Christian 4. ophævede sundtoldpålægget. Omtrent samtidig rapporterede den danske gesandt i Stockholm, Peder Galt, at svenskerne var i fuld gang med at opruste flåden, de hvervede bådsmænd i Tyskland, England og Holland, at hæren var ved at blive udvidet til 14.000 mand, og at der herskede en udbredt anti-dansk stemning i Sverige. Om den danske reaktion på skrivelserne kunne den svenske agent i Danmark, Anders Svensson, ikke desto mindre rapportere hjem, at mens den danske kansler Christen Friis gerne så et grænsemøde afholdt, syntes kongen ikke at være imødekommende.[55]

Christian 4. måtte imidlertid svare, at han først kunne erklære sig, når der var afholdt møde i rigsrådet. Det blev holdt medio marts. I mellemtiden inspicerede kongen grænsefæstningerne, og det var ikke opmuntrende. Trods de store investeringer i de foregående år,[56] var der store mangler, fæstningerne var forfaldne og der manglede forråd.

I februar blev det klart, at svenskerne gjorde krigsforberedelser ved grænserne. Så skønt Christian 4. »ikke ventede sig noget fjendtligt« gav han den 7. februar ordre til, at grænsefæstningerne skulle holde god og stærk

53. Instruks og pas, KBB p 708 og 723. Hjemkomst, KlæR fol 150-167.
54. KBB 14. april.
55. Tandrup 1979 II p 196-212.
56. E. Ladewig Petersen i Hist. Tidsskr. 95/2.

vagt, og at lensmændene skulle holde ham underrettet om forholdene.[57]

Kongen foreslog i sit oplæg til rigsrådsmødet en oprustning, og satte spørgsmålstegn ved, om der overhovedet skulle svares på skrivelserne! Christian 4. var altså villig til at tage krigen. Det var rådet ikke. Det gik kun med til en ekstraordinær flådeudrustning og hvervning af soldater til at besætte grænsefæstningerne, men ikke til hvervning af en hær. Christian 4. havde derfor intet valg, han måtte gå med til at suspendere sundtolden, indtil der var nået enighed på grænsemødet.[58]

Kort efter blev der hvervet i alt 634 soldater, der skulle indlægges på fæstningerne langs den svenske grænse, fra Akershus til Christianopel. Otte købstæder på Sjælland og i Skåne fik ordre til hver at sende en bartskærer til København 14 dage før Pinse, og Gabriel Kruse og Ove Gjedde fik besked på at indrette sig på at møde, når flåden blev færdig til at sejle.[59]

Omtrent samtidig med det danske rådsmøde havde svenskerne afholdt rigsdagsmøde. Forinden havde Axel Oxenstierna opstillet et krigsbudget der viser, at han regnede med at indlede krigen i august med en invasion af Sundområdet, København-Helsingør, og at han regnede med at krigen ville kunne afsluttes i maj 1626! Det var altså alvor. Rigsdagen fastholdt imidlertid, at der først skulle afholdes grænsemøde, men det gik med til, gennem meget hårde skatteudskrivninger, at skaffe Axel Oxenstierna økonomisk grundlag for en eventuel gennemførelse af hans plan.[60]

Den 14. april blev grænsemødet berammet til den 20. maj. Stedet skulle være Ulfsbäck/Knærød. Nu mente det danske rigsråd, at faren var drevet over, og det tilbagekaldte derfor sit tilsagn om ekstraordinær flådeudrustning, og forlangte aftakning af de hvervede krigsfolk.[61] Så da grænsemødet begyndte, havde de svenske forhandlerne som baggrund et land der var rustet til tænderne, mens danskerne stort set var uden magtmidler. Det vender vi tilbage til.

I slutningen af april tog flåden så fat på sine sædvanlige fredstidsopgaver. I november 1623 havde et russisk gesandtskab i København fremført klager over Jens Munks straffeekspedition det år, men da de ikke truede med repressalier afviste Christian 4. klagerne. Da Jens Munk i 1624 atter skulle til Nordhavet, fik han dog ordre til ikke at foretage sig noget fjendtligt overfor russerne, hvis de lod ham i fred.[62] Instruks og pas for den nye ekspedition blev udfærdiget den 20.-21. april. Jens Munk på LEOPARDEN og Thimand Clausen på NASSOV PRIS skulle gå til Vester- og Nordsøen for at opsøge sørøvere og fribyttere, og for at undersøge om der i havnene omkring Vardøhus og Kildin opholdt sig nogen, udover russere, der ikke havde kongens pas. Der synes ikke at have været sammenstød med russerne på dette

57. KBB 7. febr.
58. Tandrup 1979 II p 219-224.
59. KBB 23-24 marts.
60. Tandrup 1979 II p 240-247.
61. Tandrup 1979 II p 256-259.
62. Tandrup 1971 p 409 note 11.

togt, men Munks strikse adfærd må have stødt nogle hollændere alvorligt, for året efter skulle en klage over ham behandles af to rigsråder, skønt sagen allerede havde været for admiralitetsretten.[63]

Sidst i april sendtes Claus von Bysen med TROST til Vestersøen for at holde kronens strømme rene for sørøvere og fribyttere,[64] og den 24. april tog kongen, sammen med prins Christian og Kirsten Munk, til Norge på PATIENTIA, hvorpå Gabriel Kruse var kaptajn. Endnu et skib skal have deltaget i rejsen, dets navn er ikke fundet.[65] Formålet var at bese og opmåle den nyopdagede sølvmine ved Kongsberg. Derfra gik rejsen til Akershus, hvorfra de afsejlede den 4. maj. Tre dage efter gik kongen og hans følge i land ved Dronningmølle.[66]

Den 13. maj sendtes to skibe på vagttjeneste ganske som året før, Johan Mortensen til Weseren og Jens Vognsen til Store Bælt. Endelig sendtes den 18. maj Staller Kaas som admiral på GABRIEL med Vogn Vognsen på HAVHESTEN og Jens Vognsen på MARKATTEN til Vester- og Nordsøen for sommeren over at holde kronens strømme rene for sørøvere og fribyttere.

I april døde kongens broder hertug Ulrik. Begravelsen skulle foregå i Bützow den 24. maj, så den 20. maj var PATIENTIA, SORTE RYTTER og VICTOR afsejlet til Rostock med gæster til begravelsen. Da grænsemødet begyndte den 20. maj, var således i alt 10 skibe ude på togt.[67]

I Stockholm var en flåde på 26 skibe og et stort antal transportfartøjer, Peder Galt rapporterede om hele 440 skibe, nu ved at være klar, og fra den 10. maj blev 10.400 mand af den samlede svenske hærstyrke på ca. 27.000 mand trukket til grænseområderne.[68]

Da det den 26. maj gik op for de danske kommissærer i Knærød, at svenskerne »syntes at have andet end fredeligt i sinde«, var der i København kun ti orlogsskibe, der kunne gøres klar med nogenlunde kort varsel, og på grund af aftakningerne i april var der alt for få bådsmænd til at bemande dem.[69] Grænsefæstningerne fra Akershus til Kristianopel fik straks pålagt forhøjet beredskab, og man forsøgte at kalde de fire skibe under Staller Kaas og Claus von Bysen hjem. Alle søfarende på Samsø, Anholt og Læsø skulle straks udskrives som bådsmænd.[70]

Den 6. juni erfaredes det, at svenskerne ved Elfsborg havde bygget nogle flodpramme der kunne føre nogle stykker samt 100 mand foruden roere. Lensmændene i Baahus, Varberg, Halmstad og Christianstad blev advaret, de skulle sætte vagt ved de steder hvor man kunne gøre landgang og sørge for at have proviant i forråd, men ikke sige noget om det, da man ikke ønskede at opskræmme befolkningen. Et par dage efter blev også lensmændene på Bornholm, Gotland, Møn, Lolland og Falster advaret mod skibe,

Allards stik kan som omtalt dateres til 1625. På dette udsnit ses en del af flåden på Københavns red. Agterspejlene på de fire nærmeste skibe til højre er alle smykkede med rigsvåben.

63. Instruks og pas, KBB 20.-21. april. Klage, 17. maj 1625.
64. Søpas KBB 27. april.
65. Anders Svensson nævner 22. april, at kongen kom (til Helsingør) med to skibe, Tandrup 1971 p 432.
66. C4 udtog.
67. Bestallinger og pas, KBB 13. og 18. maj. Rejse til Rostock, Tandrup 1971 p. 451.
68. Tandrup 1979 II p 269, 285, 305 & 352.
69. Anders Svensson opførte den 20. maj hvilke skibe der var til rådighed, og skrev, at der højst var 900 bådsmænd til rådighed, Tandrup 1971 p 451-453. En fuld krigsbemanding af blot de fire største opførte skibe, ARGO, RODE LOVE, ST. ANNA og JUSTITIA ville kræve ca. 1000 mand.
70. KBB 31. maj og 5. juni.

der kunne have fjendtlige hensigter. Hvis de forsøgte at gøre landgang skulle det så vidt muligt afværges. Samtidig fik ti skibskaptajner, nemlig Jørgen Ulfeldt, Gabriel Kruse, Ove Gjedde, Henrik Vind, Enevold Kruse, Børge Juel, Niels Rosenkrantz, Niels Hammer, Morits Prins og Mogens Alexandersen, ordre til straks at forføje sig til København, og skibsbyggeriet på Lolland blev afbrudt. Såvel mester Sinclair som alle de båds- og skibsfolk, der arbejdede der, blev kaldt til København. Saltkompagnierne i Ribe, Aalborg, Køge, Malmø, Ystad og Christianstad fik besked på at holde deres spaniensfarere i beredskab med folk, fetalje og ammunition, så kongen kunne få dem »når han behøver og begærer dem«. Så selv om det ikke nævnes direkte i privilegiebrevene, betragtedes Saltkompagniernes skibe altså som defensionsskibe. Samme dag mobiliseres bønderknægtene på Sjælland og Fyn, og den 10. juni var det lykkedes Christian 4., der fartede rundt i København »som ett grymt Lejon«, at arrestere 14 skibe i sundet. De blev straks lagt ud på reden. Endelig blev der den 14. juni givet ordre til at hyre bådsmænd i Skåne, til samme løn som de ville få i Holland.[71] Christian 4. samlede således alle ressourcer for at kunne give svenskerne en varm modtagelse. Han ville ikke finde sig i, at Gustav Adolf blev stærkere i Østersøen end han var, og han frygtede ikke den svenske flåde.[72]

Imens var de danske kommissærer, »bange for krigen som bønder i harnisk«, efterhånden begyndt at give efter for de stadig mere militante

71. KBB 6., 7., 8. og 14. juni, Tandrup 1971 p 458.
72. »Ieg laader hannem nu slet inted bliffue Stercker y Østersoen, end hand Er. Worris flaade skall Saalediss bliffue holdt y acht att hand nest gudtz hielp Skaall bliffue fraa koben: saoch Sundit.« C4 breve I 15. juni, p 380.

svenske forhandlere, der, med Axel Oxenstierna i spidsen, begyndte at stille ultimative krav. Og da det den 29. juni lykkedes at opnå enighed ved grænsemødet, havde svenskerne fået deres vilje på de fleste punkter, deriblandt toldfrihed i Sundet, uden at det lykkedes danskerne at få nedsat den svenske grænsehandelstold. Det lykkedes dog, takket være Christian 4.s indædte modstand, at modstå et svensk krav om uhindret sundpassage for deres orlogsskibe og skibe med krigsfornødenheder.[73]

Krisen endte således med et sviende dansk nederlag, men dog ikke med total kapitulation. Men nok så vigtigt for det videre forløb var måske det alvorlige prestigetab, som det fredssøgende rigsråd havde lidt overfor kongen. Fremover lyttede han mindre til det, og på den baggrund skal det ses, at han året efter vovede at gå ind i Kejserkrigen mod rådets vilje. Som følge af krisen, var der i juli blevet hyret ca. 1400 fremmede soldater. De forblev i tjeneste vinteren over. Christian 4. begrundede det med »Kristendommens sælsomme tilstand og forskellige uformodede underretninger«.[74] Måske havde kongen allerede Kejserkrigen i tankerne.

Flåden kunne nu genoptage sine ordinære fredstidsopgaver. Sidst i august blev løjtnant Jacob Isbrandtsen på LAMPRENEN sendt til Vestersøen for at holde kronens strømme rene for sørøvere og fribyttere og for under Norge at holde øje med illegal udførsel af egetømmer.[75] Det var et de få tilfælde, hvor en løjtnant fungerede som skibschef.

I begyndelsen af august var alle de arresterede købmandsskibe frigivet, men da orlogsskibene nu alligevel var udrustede, besluttede Christian 4. at foretage et togt til Østersøen. Den 28. august forlod han København med en flåde på ti orlogsskibe og et proviantskib. Uheldigvis stødte det dybtstikkende flagskib PATIENTIA på grund ved Dragør. Det lykkedes dog at få det flot dagen efter,[76] og den 2. september kunne flåden atter stå til søs. Den 6.-11. september var flåden ved Gotland og på hjemrejsen besøgtes Bornholm. Den var atter i København den 15. september, og to dage efter forlod kongen Kronborg på vej til Norge, dog kun med tre skibe. Han sejlede igen med Gabriel Kruse på PATIENTIA og desuden fulgte Niels Hammer på VICTOR og Vogn Vognsen på NELDEBLADET. Kongen mønstrede de norske skyttebåde og afstak 27.-28. september grænserne for Christiania, der skulle erstatte den nedbrændte Oslo by. Den 28. blev Vogn Vognsen detacheret for at opsøge nogle sørøvere, der var blevet set mellem Holland og Flekkerø. Hvis han kom til at mangle proviant skulle han hente det i Tønsberg. De to andre skibe afsejlede den 13. oktober og nåede København fire dage efter.[77]

73. Tandrup 1979 II p 313 og 339f.
74. KBB 21. og 28. okt.
75. Pas, KBB 28. august.
76. Tandrup 1971 p 494
77. C4 udtog, Tandrup 1971 p 500f samt Tonsberg LensR, ifølge hvilket de to nævnte skibe provianterede ved Bastøen den 22., 25. september og 2. oktober & KBB 28. september.

3. Kejserkrigen 1625-29

1625

Begivenhederne i 1624 havde klart vist dybden og intensiteten af magtkampen mellem de to nordiske riger. De havde desuden vist, at Sverige med hensyn til militært potentiel nu var ved at være Danmark-Norge jævnbyrdig. I den tyske krig, der var begyndt i 1618, den der senere fik navnet Trediveårskrigen, var de nordtyske protestantiske magter efterhånden blevet trængt af den katolske ligas hær, og konflikten var rykket faretruende nær til den holstenske grænse. Christian 4. havde flere grunde til at gå ind i denne konflikt. Han havde naturligvis en klar interesse i at beskytte de tyske bispedømmer i Nedersachsen, der gav underhold til hans sønner, og en heldig indsats i krigen ville beskytte hans eget rige mod den fremtrængende Kejsermagt. Men først og fremmest ville en styrkelse af hans position i det nordtyske område give ham gode kort på hånden i magtkampen mod Sverige. Omvendt ville en heldig svensk krigsindsats i Nordtyskland næsten uundgåeligt medføre en katastrofal svækkelse af Danmark-Norges stilling, såvel politisk som militært. Christian 4. og Gustav 2. Adolf havde således begge klare, men modstridende interesser at varetage her. Der var blot den geografisk betingede forskel, at risikoen i tilfælde af et militært nederlag var ulig større for Christian 4. end den var for Gustav Adolf, hvis rige de flådeløse katolske magter ikke umiddelbart ville kunne true.

I april og maj 1621 havde Danmark-Norge indgået alliancetraktater med hhv. England og Nederlandene. Sidstnævnte magt var nu, efter udløbet af våbenstilstanden med Spanien, atter i krig, og var derfor interesseret i en tilnærmelse til Danmark, så skønt den i 1614 indgåede traktat med Sverige stadig var ved magt, var Christian 4.s position blevet væsentligt styrket. I 1623 havde den katolske ligas hærfører Tilly erobret størstedelen af Pfalz, kong James' svigersøn Friderich's kurfyrstendømme. I 1623 havde han besejret en protestantisk hær under Christian af Braunschwig-Wolfenbüttel, og i vinteren 1623-24 indkvarterede han ligaens hær i Hessen lige syd for den nedersachsiske kreds. Så da Christian 4. kort efter Knærød-mødet i 1624 modtog henvendelser, der sigtede på dannelsen af en anti-habsburgsk alliance bestående af England, Frankrig, Nederlandene, Danmark-Norge og Sverige, var kongen særdeles lydhør. De påfølgende meget komplicerede diplomatiske aktiviteter og det svækkede rigsråds forgæves forsøg på for næsten enhver pris at undgå direkte militært engagement i Nordtyskland, ligger udenfor rammerne her. Christian 4.,

hertug af Holsten, valgte krigen, også selv om ingen af Vestmagterne endnu havde forpligtet sig endeligt. Da han den 17. juni 1625 krydsede Elben med en hær på 15.000-20.000 mand, var det som oberst i den nedersachsiske kreds.[1]

Christian 4. markerede sin indtræden i Kejserkrigen ved at lade denne medalje slå. For religion og frihed.

De katolske magter besad som nævnt ingen flåde ej heller havde de adgang til havet, så konflikten måtte forudses primært at blive en landkrig. Flåden havde dog en vigtig opgave i at forhindre fjenden i at få forsyninger ad Elben og Weseren.

Allerede den 31. marts kunne den svenske agent Anders Svensson rapportere, at ni af kongens skibe blev gjort klar, og den 16. april udfærdigedes søpas for de to blokadeeskadrer og for to vagtskibe i Store Bælt. Henrik Vind på SORTE RYTTER fik kommandoen over Elb-eskadren med Ernst Pricker på RAPHAEL, Claus von Bysen på NELDEBLADET og Jørgen Orning på POSTILLIONEN. Deres søpas gjaldt tillige til Vester- og Nordsøen. Niels Rosenkrans på det helt nye SVANEN og Jørgen Ulfeldt på

1. Askgaard 1988 p 108-121.

Den nedersachsiske kreds.

HUMMEREN skulle gå til Weseren. Børge Juel på TROST og Christoffer Movat på MARKATTEN fik pas til Store Bælt. Der var på det tidspunkt udbrudt pest i København, og mens skibene lå på reden blev der daglig båret 3-4 døde i land, men de to eskadrer til Nordtyskland forlod Helsingør den 18. maj sammen med en skude, alle skibene var lastet med udrustning til hæren, kanoner og rustvogne.[2]

Den 17. juni, samme dag hæren krydsede Elben, udstedte Christian 4. i Rothenburg søpas til Henrik Vind, der med sin eskadre skulle gå fra Elben til Vestersøen så langt kongens lande, riger og strømme strækker sig, og holde strømmene rene for sørøvere og fribyttere. Derefter skulle han gå

2. Søpas KBB, Tandrup 1971 p 549-50 & 568.

tilbage til Elben, men pesten rasede åbenbart stadig i eskadren, for den 26. juni havde kongen erfaret, at der var megen sygdom på skibene og kun proviant til nogle uger. Henrik Vind skulle nu sætte de syge i land og begive sig til Vestersøen efter den forrige instruks, men når provianten ikke rakte længere, skulle han gå til København med eskadren. Skibene synes at være kommet hjem enkeltvis mellem den 27. juli og 6. august.[3]

I mellemtiden havde kongen fået klager over, at Børge Juel og Christoffer Movat (i Store Bælt) besværede søfarten mere end nødvendigt. De fik besked på fremover at vise større diskretion. Få dage efter havde kongen erfaret, at hollandske skibe på Weseren havde understået sig i trodsigt at sejle forbi Jørgen Ulfeldts skibe uden at stryge. Hvis det gentog sig skulle han beskyde dem (rette stykkerne lige paa deres Skibe og lade fyre).[4]

Til lands var operationerne i begyndelsen gået helt efter planen. Christian 4. var rykket sydpå langs den østre bred af Weseren, Tilly fulgte efter med en omtrent jævnbyrdig hær på den vestre bred. Den 14. juli nåede kongen den befæstede by Hameln, og nu forberedte man sig på et afgørende slag. Den 18. begyndte begge sider på kort afstand at bygge bro over floden, men den 20. styrtede kongen med sin hest, mens han red oppe på Hamelns vold, og faldt i en syv meter dyb udgravning. Christian 4. pådrog sig en hjernerystelse, der forårsagede flere dages bevidstløshed og længere tids sengeleje. Under de omstændigheder vovede hans officerer ikke at tage et afgørende slag med Tilly, de valgte i stedet en langsom tilbagetrækning. Og da kongen efter en månedstid var blevet nogenlunde frisk igen, var der dukket en ny fjende op, en kejserlig hær, der under feltmarskal Wallenstein i begyndelsen af august rykkede op mod den nedersachsiske kreds. Med kejserens aktive indgriben i krigen var situationen totalt ændret. I stedet for en enkelt nogenlunde jævnbyrdig hær, stod Christian 4. nu overfor to hære, hvoraf den sidst tilkomne endda var noget større end den protestantiske, og den mulighed, han før faldet i Hameln havde haft for at møde og måske slå de to hære enkeltvis efter tur, skulle ikke komme igen. Kredsen gik nu ind i fredsforhandlinger med kejseren, og der blev sluttet en våbenhvile, der trådte i kraft den 7. november.[5]

Men tilbage til flådens operationer. Den 3. august gav prins Christian holmadmiral Sten Villumsen ordre til altid at lade »den lille jagt« være i Østersøen ved Øsel og ved Riga og andetsteds, hvor man havde behov for kundskab, og give skipperen gode instrukser om hvordan han skulle forholde sig med alt.

Da Henrik Vinds eskadre havde forladt Vestersøen gav kongen (fra Ver-

3. KlæR fol. 11-12.
4. KBB 8. & 12. juli.
5. Askgaard 1988 p122ff.

den) den 30. juli, altså kun ti dage efter faldet ved Hameln, kansler Christen Friis ordre til snarest at udruste 10 skibe i København, dels af de mindste orlogsskibe dels af galejerne, med folk og tilbehør, og sende den ene halvdel til Elben den anden til Weseren. Det gav anledning til en hektisk aktivitet. Kansleren gav den 10. august forskellige lensmænd ordre til at udskrive bådsmænd, der skulle være i København senest inden 10 dage. Også lensmanden i Helsingborg fik ordre til inden ti dage at udtage og sende et antal unge og erfarne bådsmænd, og han skulle desuden samtidig sende officererne i det derværende kompagni sammen med 130 soldater af de bedste og mest søvante i kompagniet. Desuden fik Jens Munk ordre til straks at komme til kansleren for at få nærmere instruks, da han var udset som admiral over de orlogsskibe der bliver udrustet, og Johan Mortensen til at lade sig bruge som kaptajn på et af de orlogsskibe der skulle udrustes, da der ikke var nok kaptajner i København. Endelig fik bryggerne i København besked på at brygge 100–150 læster øl efter Sten Villumsens tilsigelse inden ti dage. Den 7. september lå de ti skibe ved Kronborg og ventede på føjelig vind.[6] Indtil de nåede frem, synes Elbstationen at have været blottet for danske skibe, og desuden tvang proviantmangel ved hæren kongen til at svække Weser-eskadren. Sidst i august havde tolderne i Helsingør fået ordre til at arrestere kornskibe i Sundet og forhandle med skipperne om at gå til Bremen. Men det hastede åbenbart med proviant, for den 2. september beordredes Jørgen Ulfeldt til søs med det største af hans to skibe (SVANEN) for at finde kornskibe, der var villige til at gå til Weseren med deres last. Dog måtte ingen tvinges dertil med magt. Det mindste af de to skibe (HUMMEREN med Køn Joachim Grabow) skulle blive tilbage på Weseren tillige med »kongens jagt«, der nu var færdig. Jørgen Ulfeldt havde da kun proviant til tre uger, han skulle selv sørge for at skaffe proviant til halvanden måned.[7]

Sidst i september må Jens Munks ti skibe være nået frem, for den 27. gav kongen ordre til en omorganisering af eskadrerne. Jørgen Ulfeldt (SVANEN) skulle som admiral med underadmiral Ernst Pricker på SVENSKE HECTOR, Jacob Isbrandtsen på GABRIEL, Christoffer Movat på MARKATTEN, Jørgen Orning på POSTILLIONEN og Tyge Christensen på GRIBEN straks begive sig til Elben. Her skal han holde øje med sejladsen og søge underretninger om, hvorvidt der nogetsteds udrustedes nogen flåde. Jens Munk (NELDEBLADET) skulle som admiral med underadmiral Morits Prins på HAVHESTEN, Joachim Grabow på HUMMEREN, Børge Juel på TROST, Peder Kjeldsen på NASSOV og skipperen på LAMPRENEN begive sig til Weseren. Her skulle han holde øje med skibe der misbrugte kongens pas

6. KBB 30. juli & 10. aug. og Tandrup 1971 p 586.
7. KBB 19-26. august.

til at udføre okser og heste, og desuden anholde skibe som kongen havde hørt forsynede fjenden med proviant. Det fremgår her, at der har været mangel på små skibe, der egnede sig til tjenesten på floderne, idet man for at nå op på de ti skibe havde måttet inddrage vagtskibene i Store Bælt. I september udbad kongen sig da også et memorial fra holmadmiral Sten Villumsen angående to små pinasser der var i bygning.[8]

Hæren savnede åbenbart bøsseskytter, for den 14. september havde Jørgen Ulfeldt afgivet fire af sine bedste bøsseskytter, den 27. fik han ordre til at afgive yderligere ti, Jens Munk skulle også afgive 14 bøsseskytter.

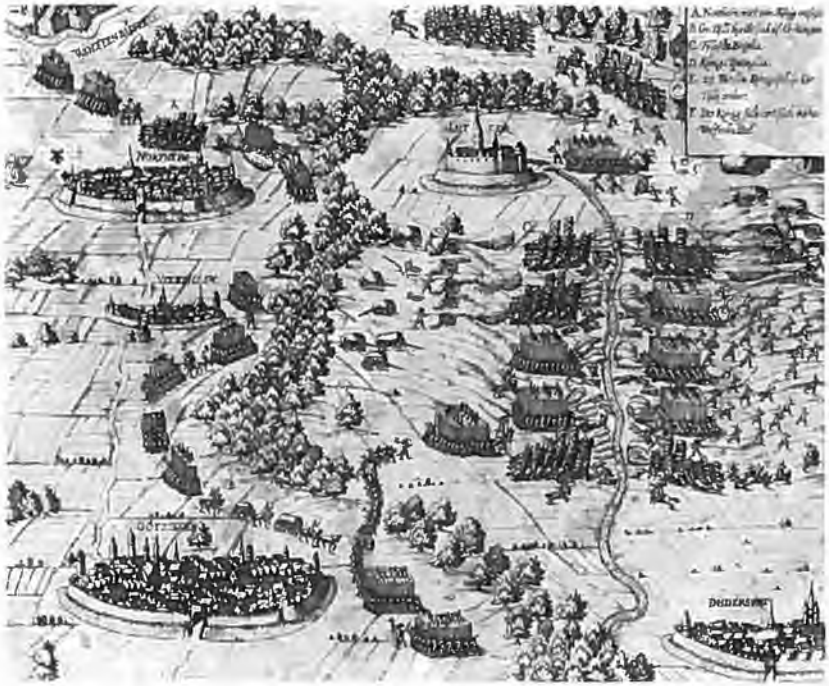
Den 31. oktober fik Jørgen Ulfeldt og Jens Munk ordre til at lægge deres eskadrer op for vinteren. Ulfeldt skulle i samråd med bygmester Peter Michelsen fra Itzehoe finde en vinterhavn på Støren og Jens Munk skulle udse vinterhavne på Weseren. Da det der kneb med at skaffe vinterklæder til folkene, skulle de med det første »løbe over land hjem«, altså hjemsendes med pas, men fjorten dage efter blev ordren dog ændret til, at Munk, når skibene var oplagt, skulle lade officererne og skipperne trække lod om hvem der skulle blive ved skibene vinteren over med et vagtmandskab på 50 mand. De øvrige officerer og folk kunne så sejle hjem med et af skibene. Når alt var ordnet måtte han selv begive sig hjem for vinteren. Også Jørgen Ulfeldt skulle lade officererne trække lod om hvem der skulle blive med et vagtmandskab, mens de øvrige måtte sejle hjem med et af skibene.[9]

Den vinterhavn Jens Munk havde valgt, fandt kongen uegnet. Han syntes åbenbart ikke, at den ydede tilstrækkelig sikkerhed overfor fjendtlige overfald, for den 26. december fik Peder Kjeldsen, der åbenbart havde tabt i lodtrækningen, ordre til straks at føre skibene over til den anden side af floden, til en sikker havn som en major Beem vil anvise. Her skulle der laves forskansninger, hvorpå der skulle sættes kanoner fra skibene.

Ostindisk Kompagnis store skib PERLEN, var på hjemrejsen gennem Nordatlanten løbet ind i en voldsom storm. Skibet havde mistet master, bovspryd og ror, og var nær forlist. Der blev imidlertid rejst en nødrig og lavet et improviseret ror, der dog ikke holdt længe, og det lykkedes den 11. juni at komme ind til Youghal på Irlands sydkyst.[10] Den 15. juli fik Ostindisk Kompagni tilladelse til at fragte FLENSBORG til Irland med nyt redskab. Udover FLENSBORG (med Thimand Clausen som kaptajn) sendtes to koffardiskibe afsted, og Henrik Vind fik besked på at afgive et af sine mindste skibe for at ledsage FLENSBORG fra »næsset« (kap Lindesnæs) til Irland og tilbage igen. PERLEN kom senere til København med sin ladning af peber.[11]

8. KBB 17. september. Pinasserne var Balfours FLYVENDE FISK og SÆLHUNDEN, kontraheret 25. januar 1625. De kom i tjeneste i 1627.
9. KBB 13. & 18. november.
10. Jon Olafsson II 140-158.

Samtidigt stik af vendepunktet i Kejserkrigen. Til venstre for den ses Tilly hær, til højre den kongelige. Øverst, over gengivelsen af byen Lutter, ses Christian 4. på flugt med sine ryttere.



I begyndelsen af august blev alle større skibe i eskadrerne på Elben og Weser trukket tilbage til København. Fra Elben kom Jørgen Ulfeldts SVANEN hjem den 7. august, HECTOR, GABRIEL og MARKATTEN fulgte den 16.-17. Jens Munk var mindre heldig. Han fik den 8. august kongens ordre til snarest at vende hjem til København med alle skibene på Weseren, bortset fra to jagter. På hjemrejsen løb han ind i en kraftig storm, der tvang ham til at ligge underdrejet. LAMPRENEN forliste og eskadren nåede først København en måned efter.[25]

Til lands havde krigen indtil nu for Christian 4.s vedkommende indskrænket sig til mindre sammenstød, men den 17. august mødte han ved Lutter am Barenberg en overlegen hær under Tilly, der havde fået forstærkninger fra Wallensteins hær. Kongen kæmpede med stort mod og megen energi, men da det rygtedes, at Wallensteins hær var ankommet til slagmarken, gik der panik i kongens hær, der blev revet op. Nederlaget blev landkrigens vendepunkt, men umiddelbart tog de katolske hærførere det roligt, Tilly gik således i vinterkvarter allerede sidst i september.[26]

24. KBB 8. august. Ifølge Klædekammerregnskaberne brugte Harboe NASSOV på denne rejse, han afsejlede den 8. august og var hjemme igen den 1. november.
25. KBB & KLÆR.

Og Christian 4. gav ikke op. Han tog straks fat på at reorganisere hæren, og udskrivningerne af bådsmænd tyder på, at kongen allerede nu forudså en meget mere intensiv udnyttelse af flådens krigspotentiel. Sidst i september blev der udskrevet i alt 2153 bådsmænd til tjeneste i 1627. Det er en tredobling i forhold til de foregående år. Det var især Norge der havde store reserver at trække på i krigstid. Tidligere er der ikke udskrevet bådsmænd fra len nord for Bergen, nu måtte hele den norske kyst op til Vardøhus holde for. Der blev endvidere udskrevet ekstraskatter, og den 7. oktober fik rigsrådet besked på at samle adelen til møder, for at finde midler til et »defensionsværk« nu da »Faren er for Haanden og ligesom staar i Døren«.[27]

På Weseren fik cheferne skærpede instrukser. Den 25. oktober instruerede kongen i Stade Joachim Grabow og Jacob Isebrandtsen om ikke at lade nogen skibe passere, som ville sejle til Bremen eller op ad Weseren eller Hunte, men vise dem tilbage, for at de ikke skulle komme fjenden til undsætning med munition, proviant eller andet.

Ved juletid må Christoffer Movat med MARKATTEN have overtaget vagttjenesten i Store Bælt, for den 26. december havde borgmesteren i Nyborg, Thomas Brun, klaget over, at Movat havde overfaldet ham med hug og slag af en stok på skibsbroen i Nyborg uden at der havde været nogen årsag. En anden borger i Nyborg havde også klaget, Jesper Nielsen var blevet overfaldet ved nattetid af kaptajnen på MARKATTTEN og hans folk, der har slået nogle af hans vinduer ind. Selveste kansleren, Jacob Ulfeldt, der var lensmand på Nyborg slot, skulle undersøge sagen og snarest erklære sig til prinsen. Man tør vist forestille sig at julefesten på MARKATTEN er løbet lidt af sporet! Movat måtte indgive en skriftlig erklæring til kancelliet, men derudover ser episoden ikke ud til at have fået konsekvenser.[28]

1627

Årets flådeoperationer startede med et kedeligt uheld. Midt i januar synes Gabriel Kruse at have været på vej til Elben med mellemskibet SORTE RYTTER. Under en storm i Vesterhavet led skibet havari og drev på grund i nærheden af Elb-mundingen, antagelig udfor Reinsbüttel. Det lykkedes at bjerge kanoner og rigning, men trods store anstrengelser måtte en bjergning af skibet opgives.[29]

Allerede i begyndelsen af april var to små eskadrer på plads. I Store Bælt lå Pros Mund med HAREN, og Tyge Christensen med MYNDEN, på almindelig vagttjeneste. Thimand Clausen (TROST) og Ernst Pricker (NASSOV) var sendt til Ejderen for at kontrollere, at ingen udførte korn og krigsfornø-

26. Askgaard 1988 p 130-134.
27. KBB 25. og 28. september og 7. oktober.
28. KBB 26. december og Lind 1889 p 235.
29. Brev fra Christian 4. i Glückstadt til Ditlev Rantzau 22. januar 1627 om at yde Gabriel Kruse al mulig assistance til at bringe skibet flot og repareret. Peter Michelsen har fået ordre til at begive sig til bjergningsstedet. Bjergningen synes opgivet i juni s.a., Steinburg Amt nr. 121, 123 & 119.

denheder fra Frederiksstad eller andre steder i Slesvig og Holsten uden kongens pas.[30]

Derefter blev Weser-stationen reaktiveret. Vinteren over havde der blot ligget to småjagter her, og den 28. marts blev skipper Søren Christensen, der må have haft kommandoen over dem, adviseret om, at de skulle blive liggende på Weser og vente på, at Henrik Vind kom med sin eskadre. Indtil da skulle han påse, at intet korn, proviant eller krigsammunition blev ført til Bremen eller andetsteds ad Weser eller Hunte. Henrik Vind fik den 12. april søpas og instruks som admiral på SVANEN, med Jens Munk som underadmiral på HUMMEREN, Christoffer Movat på NELDEBLADET, Lucas Henriksen på HAVHESTEN, Søren Harboe på FLENSBORG og Jacob Isebrandtsen på GRIBEN. De skulle gå til Weser, hvor de skulle ligge i sommer til forsvar for landet og for at beskytte mod sørøvere. De skulle tilholde ind- og udgående skibe at stryge, dog uden at bruge unødig magt, og forhøre om der nogetsteds blev udrustet en flåde. Desuden skulle han naturligvis sørge for, at der ikke blev ført forsyninger til fjenden ad Weseren, men han måtte dog fra begyndelsen af maj ikke hindre tilførsel af proviant og kramvarer til Bremen.[31] Når Weser-stationen blev aktiveret så tidligt, hang det sikkert sammen med, at kongen havde besluttet at overføre en større troppestyrke fra Elb- til Weser-området. Den 24. marts gav kongen ordre til at fragte i alt 20 hollandske kvægskuder til denne overførsel, og den 30. april fik Henrik Vind ordre til at stille sig til rådighed for generalerne Morgan og Norpratt.[32]

I begyndelsen af maj blev Elb-stationen reaktiveret. Den 8. maj fik Gabriel Kruse instruks om, hvordan han skulle forholde sig med flåden til sommer. Han skulle straks begive sig med skibene til Elben, og give agt på fremmede skibe, visitere dem for ammunition som han kunne beslaglægge og udspørge om skibe i søen, og om der nogetsteds blev udrustet en flåde. Kruses instruks angiver ikke navne på hverken skibene eller de øvrige chefer, men regnskaberne tyder på, at han havde fire skibe: VICTOR som flagskib, FIDES med Niels Hammer, GABRIEL med Steffen Sørensen og det lille orlogsskib POSTILLIONEN med Peder Kieldsen.[33] Eskadren er antagelig først nået frem sidst i maj, og den tilbragte da kun nogle få dage på Elben. Ligesom Jørgen Ulfeldts Elb-eskadre året før blev også denne eskadre sendt på sørøverpatrulje. Den 4. juni fik Gabriel Kruse ordre til med eskadren fra Elben at gå til Nordsøen under Norge, mod fribyttere og sørøvere, og siden tilbage til Elben.

Den 12. juni fik statholderen i København, Frants Rantzau, ordre til at lade et orlogsskib gå til Archangelsk for at påse, at Albert Berns skibe, der lastede korn til hæren ikke blev overfaldet af sørøvere. Kaptajnen måtte

30. Åb. brev om bælt-esk., KBB 28. marts, Pros Mund og Tyge Christensen tændte kokkenet i deres respektive skibe allerede den 24. marts, KlæR. Ejder-eskadrens navnløse søpas KBB 21. marts. Instruks med chefsnavne, KBB 1. maj. Thimand Clausen og Ernst Pricker tændte kokkenet på hhv. TROST og NASSOV den 6. april, KlæR.

31. KBB 28. marts, 12. april og 8. maj. H. Vinds skibe tændte kokkenet den 11. april, KlæR.

32. KBB.

33. Instruks KBB 8. maj. Lind 1889 p 178 opgiver fire skibe. VICTOR tændte kokken og provianterede den 7. maj, FIDES og GABRIEL tændte kokken den 25. april, og har rimeligvis provianteret samtidig, hvorfor de ikke figurerer i Prov. skr.R., der går fra den 1. maj. POSTILLIONEN tændte kokken den 7. maj og var færdigprovianteret den 19.

ikke lade russerne mærke, at det ikke var kongens egne skibe. Han behøvede ikke følge kornskibene helt til Elben.

Allerede i januar havde man forudset, at flåden ville få vigtige opgaver i Østersøen. Da blev der nemlig oprettet en særlig prisedomstol der skulle tage sig af de skibe som flåden forventedes at komme til at beslaglægge i Østersøen. Men først sidst i juni blev flåden sat ind i Østersøen. Dens opgave var, gennem blokader, at presse de nordtyske hansestæder, der hidtil havde forsøgt at holde sig neutrale i krigen, til at afstå fra at yde flådehjælp til de kejserlige. Den 28. juni fik Gabriel Kruse instruks som admiral over flåden i Østersøen. Han skulle medtage de to skibe ved Ejderen og to, der var lagt for Warnemünde, og forhindre al sejlads på Stettin og andetsteds i Pommern. Han skulle holde god forbindelse med svenske skibe eller den svenske flåde. Mødtes de på Danmarks strømme skulle de svenske stryge, på Sveriges strømme skulle de danske stryge.

Udliggerne for Travemünde blev beordret til Pommerns kyst, og dem i Bæltet fik ordre om foreløbig at advare skippere mod at sejle til Stettin. Et generelt forbud mod sejlads på Stettin blev udstedt den 4. juli.[34]

Kruses Østersøflåde har formentlig kun bestået af hans egne fire skibe fra Elben og de fire små udliggere, og den 18. juli fik Henrik Vind på Weseren ordre til at sende to af sine seks skibe til København. Kort efter fik han ordre til selv at sejle dem hjem, så det blev med hans flagskib SVANEN og han medtog NELDEBLADET. De provianterede i København den 15. august, hvorefter de gik til Østersøen. Jens Munk overtog endnu en gang kommandoen på Weseren, nu kun med tre skibe, idet HAVHESTEN blev sendt til Holland med gesandterne Christen Thomesen og Jørgen Brahe, men til hjælp ved patruljeringen skulle han fragte smakker og besætte dem med kongens officerer og folk.[35]

Selv om krigen nærmede sig en kritisk fase blev kompagniskibene til Færøerne og Island konvojeret. Opgaven blev overladt til Morits Prins med mellemskibet LINDORMEN, der på vejen skulle søge at få HECTOR med. Han provianterede den 17. juli for to måneder.[36]

For Christian 4. udviklede landkrigen sig mod en katastrofe. I Ungarn var korpset under Bethlen Gabor gået i opløsning, og den 24. juli blev den sidste selvstændige allierede hærenhed, det schlesiske korps under Mitzlaff, udslettet af Wallenstein.[37] Nu kunne de to katolske hærførere koncentrere deres styrker om Christian 4.s svage hær. Sidst i juli forlød det, at fjenden trængte sig nær Holsten, og den 7. august blev det kendt, at Lübeck havde indladt en Tillysk garnison. Christian 4. frygtede nu, at Lübeck skulle yde støtte med skibe og skuder til en invasion af Danmark.

34. KBB 10. jan., 12. og 28. juni og 4. juli.
35. KBB 18. og 29. juli, Prov.skr.R. HAVHESTENS rejse: Lind 1889 p 236.
36. KBB 20. juli og Prov.skr.R.

Alle lensmænd fik ordre til at holde flittig strandvagt, og Gabriel Kruse fik instruks om at begive sig til Travemünde med flåden og holde sig der. Hvis han stødte på en flåde med fjendtlige soldater, skulle han holde den tilbage indtil kongen havde fået besked. Men han måtte ikke genere den almindelige trafik, og han skulle udvise den allerstørste diskretion overfor de lybske. Kun et eller to orlogsskibe skulle blive ved Pommerns kyst. Ifølge denne instruks skulle Kruse således ikke blokere byen, men dagen efter, den 8. august, blev der udstedt forbud mod sejlads på såvel Lübeck som Rostock og Pommerns kyst (Stettin). Og den 23. august fik Gabriel Kruse ordre til at etablere en regulær blokade af de nævnte steder. Han skulle visitere alle skibe og forhindre al tilførsel. Kundskab om al skibs- og anden krigsudrustning skulle indhentes og meddeles kongen. Forbudet mod sejlads blev ophævet igen allerede den 2. september, men skønt Kruse samme dag fik ordre til at fare med lempe og tilholde de officerer, der visiterede skibene, at udvise diskretion, må han have opbragt et stort antal skibe. Da Lübeck den 1. oktober »erklærede sig for Christian 4.«, fik han nemlig ordre til straks at frigive alle de lybske skibe, han på kongens instruks havde anholdt.[38]

I sommeren 1627 havde kejseren opfordret Wallenstein til at besætte Wismar, vel for skaffe en base for en planlagt kejserlig Østersøflåde. På den baggrund må det betegnes som en tvivlsom disposition, at Christian 4. i begyndelsen af august besluttede at overføre hovedparten af en betydelig hærenhed på 10.000 – 12.000 mand under Baden-Durlach, der da havde lejret sig ved Wismar, til Oldenburg i Holsten. Her blev den i midten af september slået på flugt af Wallensteins styrker med store tab, og de resterende 3.000 mand ved Wismar måtte derefter evakueres med støtte af Kruses orlogsskibe. Wismar faldt i de kejserliges hænder i oktober, og her udfoldedes der i den følgende tid store bestræbelser for at samle en kejserlig flåde.[39]

I mellemtiden var Gabriel Kruses Østersøflåde blevet styrket. I august tilgik som nævnt Henrik Vinds to skibe, og sidst i september fik han løfte om endnu tre skibe, JUSTITIA, der straks ville blive sendt, og VICTOR og POSTILLIONEN skulle komme med det allerførste. Sammensætningen af Kruses flåde kan ikke fastslås, men hans styrke er formentlig kommet op på 12–15 skibe. Den 25. september fik han ordre til, hvis fjenden erobrede steder hvor der lå skibe eller skuder, da at forsøge enten at erobre eller ødelægge dem, så fjenden ikke kunne bruge dem.[40]

I begyndelsen af september havde Wallenstein påbegyndt et felttog fra Holsten op igennem Jylland. Christian 4.s underlegne styrker ydede kun

37. Askgaard 1988 p 135.
38. KBB 29. juli, 7., 8., og 23. aug., 2. sept. og 1. okt.
39. KBB 10., 20. og 21 august og 28. september. Askgaard 1988 p 139, Sveriges Sjökrig p. 59-60.

I Østersøen overtog Gabriel Kruse igen kommandoen den 15. september. Hans flåde bestod af mindst syv skibe og fire galejer. Skibene var JUSTITIA, som han dog skulle sende hjem så snart RAPHAEL ankom, HUMMEREN, HAREN, SÆLHUNDEN, FLYVENDE FISK, GRIBBEN og TROST. Han skulle først gå til Femern for at indtage fodfolk, siden skulle han krydse mellem Wismar, Rostock, Neustadt og Neue Tief, hvor fjenden havde skibe og skuder, og søge at erobre eller ødelægge dem.[73]

Sidst i september har Kruse dog måttet undvære sit admiralskib RAPHAEL, idet Erik Ottesen den 26. september fik ordre til med dette skib at bringe en vis rhingreve, Otto Ludvig, Kirsten Munks elsker, fra København til Pillau. Derefter skulle han gå til Danzig for at hente kongens søn, Hertug Ulrik, til København.[74]

Den 17. november havde kongen, »af adskillige relationer og sikre kundskaber« erfaret, at fjenderne traf forberedelser med udrustning af skibe, og formodede derfor, at de havde i sinde at foretage en invasion. Det kongen havde fået nys om, var sikkert den polske kong Sigismunds beslutning om at sende sine ti orlogsskibe til Wismar for at forstærke den kejserlige flåde. Gabriel Kruse, der i mellemtiden må være returneret til København, fik derfor straks ordre til med første vind at sejle fra København til Albuen ved Nakskov med GABRIEL, der skulle være hans admiralskib, samt VICTOR, FLENSBORG og MYNDEN. Ved Albuen skulle han afvente Henrik Vind, som skulle indtræde på VICTOR som admiral over FLYVENDE FISK, HAREN og SÆLHUNDEN.

Samme dag fik Henrik Vind instruks om ufortøvet ved dag og nat at rejse til Lolland for at afvente Gabriel Kruse med de nævnte skibe. Kruse og Vind skulle hver tage halvdelen af de orlogsskibe de traf i Østersøen under sig. De skulle efterforske fjendens forehavender. Hvis de traf fjenden, skulle de trække lod om, hvem der først skulle angribe og den dag føre lanternen og ellers skiftes dag for dag til at føre den. En tredjedel af bådsmændene var taget af skibene og erstattet med soldater, for at de desbedre kunne angribe fjenden. De skulle så vidt muligt holde skibene samlet og opholde sig under den Mecklenborgske kyst, mest ved Rostock, Wismar og Neustadt, hvorfra fjenden formentes at komme ud. Hvis de erfarede, at fjenden havde anslag for, skulle de straks sende besked til København med den lille jagt. Henrik Vind skulle desuden sørge for at være under Femern den 29. november, for at indtage kongens gesandter og føre dem til Lübeck, derefter gå tilbage og følge instruksen.[75] Dette togt indledtes usædvanligt sent på året, kongen bestemte derfor, at folkene hver morgen skulle drikke spanskvin. Kruse og Vind skulle påse, at

73. KBB 15. sept.
74. KBB 26. sept.
75. KBB 17. nov.

folkene fik vinen, den måtte ikke forødes af officererne. Der var bestilt hele og halve pæglebægre til vinuddelingen, der kun måtte foregå lige udenfor kælderen. Den 11. december blev Sixt Jacobsen på HUMMEREN sendt til Østersøen med nogle skibe og pinasser, for at underlægge sig Gabriel Kruse og Henrik Vind.[76]

Den 19. december bestemte kongen, at HUMMEREN, MYNDEN, FLYVENDE FISK, SÆLHUNDEN, HAREN og HJORTEN GALEJ, når Henrik Vind ikke kunne holde søen længere, skulle overvintre ved Nakskov, hvorfra de siden skulle sendes i søen så snart vandet igen var åbent. Det var allerede i oktober blevet besluttet at lade Daniel Sinclair reparere og kølhale skibene her (på Slotø-værftet), når de kom. Bådsfolkene skulle indkvarteres hos lokale bønder, så de kunne være for hånden, når skibene igen skulle i søen. Ud over de nævnte skibe overvintrede også VICTOR ved Slotø, hvor det blev kølhalet.[77]

Den polske flåde, der havde haft base i Danzig, forlod sidst i december polsk farvand med kurs vestover. Undervejs forliste tre skibe i stormvejr, men syv af dem ankom til Wismar i slutningen af januar 1629 og senere kom endnu to til.[78]

1629

I begyndelsen af januar var der indledt fredsforhandlinger i Lübeck, men først den 2. marts fremlagde de kejserlige deres fredsbetingelser: Christian 4. skulle afstå Slesvig og Holsten, han skulle betale en stor krigsskadeerstatning, og desuden overtage kejserens gæld til kurfyrsten af Sachsen, og overdrage denne Jylland som pant. Det var helt uacceptable krav, men de var ikke ultimative. Christian 4.s taktisk betingede forhandlinger med Gustav Adolf om en dansk-svensk militæralliance havde gjort indtryk på især Wallenstein, der lod skinne igennem, at en del af kravene ikke ville blive fastholdt. Han var nemlig efterhånden kommet til den overbevisning, at en fred, der indebar kejserlig fastholdelse af den jyske halvø, i længden ville være militært uholdbar. En effektiv sikring af »søkanten« mod den revancesøgende danske konge ville helt enkelt binde alt for store styrker, der så ikke ville være til rådighed i den fortsatte kamp mod kejserrigets fjender. Og disse styrker ville det udtærede (Jyl)land tilmed ikke kunne forsørge. De wienerpolitikere, der stadig mente, at en erobring af øerne lå indenfor mulighedernes grænse, svarede Wallenstein med ætsende ironi. De kunne bare komme, han ville da sætte dem i en chalup, så de kunne få lov at vise, hvordan det skulle gøres![79] Og Christian 4., der var sikker på, at yderligere krigsanstrengelser ville forbedre hans forhand-

76. KBB 20. nov. og 11. dec.
77. KBB 10. okt. og 19. dec. VICTORS overvintring på Lolland: KlæR.
78. Sveriges Sjökrig p 58f.
79. Heiberg 1988 p 306. Wallenstein til kejseren 20. febr. og til krigsråd Questenberg i Wien gennem Collato, Opel p 720 og 727.

lingsposition, tog fat på at få flåden udrustet. Den 3. marts blev det besluttet, at tre kompagnier skotter skulle bruges til søs, og den 9. marts blev Henrik Vind sendt til Lolland for at klargøre alle skibene ved Nakskov, så han kunne gå til søs når kongen gav ordre til det og vandet blev åbent.

Den 12. marts udstedtes der forbud mod, at såvel danske som udlændinge forlod riget, medmindre de havde kongens pas, for at fjenden ikke skulle få underretninger om de skibe der skulle udsendes.[80]

Sidst i marts lå otte orlogsskibe[81] i København klar med køkkenet tændt, og den 31. afsejlede kongen ombord på SPES med flåden med kurs mod Østersøen. Dog blev NELDEBLADET, en galej og en bøjert efterladt som vagtstyrke i Sundet,[82] uden tvivl for at tage sig af eventuelle forstærkninger til den kejserlige flåde fra Dunkerque. Opgaven var at blokere indsejlingen til Wismar,[83] hvor de kejserlige nu rådede over en flåde på mindst ti klargjorte skibe. De fleste var dog var ret små, omkring 300 tons, det største var på 600 tons.[84] Henrik Vinds syv skibe lå formentlig allerede for Wismar, så den samlede flåde kan antages at have talt 14 skibe, heraf tre mellemskibe på 600-900 tons. Der var altså tale om en betydelig dansk overmagt, og den 2. april trængte kongen ind i Wismars havn under beskydning fra et batteri overfor huset Pöl. Mogens Sehested, lensmanden i København, der stod på SPES's skanse sammen med Christian 4. og hans sønner, Frederik og Ulrik, fik bortskudt halvdelen af højre arm, men overlevede.[85]

Den 7. april lå kongen endnu for Wismar, hvorfra han sendte skuder hjem til prisebedømmelse, men den 8. sejlede han til Lübeck, hvor han ankrede på reden ved Travemünde. Den 11. kom kanslerne Jacob Ulfeldt og Levin Marskalk om bord på SPES, hvor de, sammen med Christian 4., udarbejdede et udkast til en fredstraktat. Derefter afsejlede kongen fra Travemünde. Dagen efter lod han sig sætte i land ved Rødby, hvorfra han rejste til København over land.[86] Hovedflåden under Jørgen Vind synes at være blevet liggende udfor Travemünde, velsagtens for at demonstrere den danske flådemagt for de kejserlige forhandlere. I København troede man ganske vist, at flåden lå ved Ruden, men sikker var man ikke. Den 11. april sendtes Herman Hunemeyer med »Kongens Pram« (antagelig SKIELDTUDSEN) og Thimand Clausen med POSTILLIONEN til Ruden, sidstnævnte med et bovspryd til Vinds flagskib, HUMMEREN, men begge kaptajner fik besked på at opsøge flåden, hvis den ikke lå ved Ruden. Hunemeyer skulle slutte sig til flåden, mens Thimand Clausen, efter at have afleveret bovsprydet, skulle gå til Middelfartsund og der overlevere POSTILLIONEN til Hartvig Sax. Først da kongen kom til København den

80. KBB 12. marts.
81. MARKATTEN og SVANEN, Køn Joachim Grabow, var klar 17. marts, LINDORMEN, Gabriel Kruse, FIDES, Ernst Pricker, NELDEBLADET, Johan Maar, RAPHAEL, Peder Galt og GABRIEL var klar den 21. marts, SPES den 23. KlæR.
82. KBB 1. april
83. Kongen var på SPES den 27. marts, hvor han skrev, at han ville forsøge at forhindre indfarten til Wismar, C4breve II p 197, afsejlingsdato: C4 skrivkalender.
84. Sveriges Krig p 61 og 273.
85. C4 skrivkalender og Lind 1889 p 14.
86. KBB 7. april og C4 skrivkalender.

16. april, har man der fået at vide, hvor flåden befandt sig. Og den 10. maj fik Vind ordre til at undersøge en lybsk klage over, at to orlogsskibe på Traven havde optaget de fiskegarn der fandtes der. Han skulle undersøge hvem der var skyldige, levere garnene tilbage og lade de skyldige straffe. Gabriel Kruse havde desuden berettet at kaptajnerne Ernst Pricker og Jacob Isebrandtsen ikke havde efterkommet en instruks, han på kongens vegne havde givet dem. De skulle straks sendes til København og deres poster skulle overdrages til to andre kaptajner, som kongen ville sende.

Når regeringen troede, at flåden befandt sig ved Ruden, har det sikkert været fordi Christian 4. havde besluttet at opkræve told ved Stralsund, for på den måde at få dækket omkostningerne ved byens forsvar. Den 11. april blev Nicolaus Manley på WOLGASTISK PINAS beordret til Ruden, for at føre tilsyn med at skibene betalte told, og 1. maj sendtes også jagten TRE KRONER med Cato Gertsen til Ruden med samme instruks, dog med en tilføjelse om, at han skulle tilholde sine skibsfolk at arbejde på den skanse som kongen var ved at anlægge på Ruden, på skift med kongens andre skibsfolk.

Midt i maj må flåden imidlertid atter være gået til Wismar, for den 15. maj gav kongen rigsråderne i København ordre til at lade de to kaptajner »fra Wismar« (Ernst Pricker og Jacob Isebrandtsen) dømme af admiralitetet. Det ser nu ud til, at de klarede frisag, for begge fortsatte i tjenesten som kaptajner.[87] Flåden blev liggende ved Wismar resten af måneden,[88] men blokaden af den svagtbemandede kejserlige flåde fordrede kun en begrænset styrke, og i løbet af maj detacheredes en del skibe på forskellige opgaver. Således sendtes Johan Corneliussen på HAVHESTEN den 6. maj til Holland med hertug Frederik, og den 11. maj udfærdigedes instruks for årets islandskonvoj, der eskorteredes af JUSTITIA og TROST.

En del skibe blev udsendt på togter rettet mod de fjendtlige tropper i Jylland. Den 14. maj fik Peder Galt på RAPHAEL og Jørgen Orning på SPES ordre til at holde gående langs den jyske kyst for at opbringe eller ødelægge skibe, der kom til og fra fjenden, og den 17. maj blev Hans Sørensen på jagten KRONEN sendt til Nyminde ved Ringkøbing for at opbringe en jagt der lå her og opkrævede told på kejserens vegne. Derefter skulle han gå til Limfjorden, hvor han skulle opbringe eller brænde alle skibe og skuder der tilhørte fjenden. SVANEN og MARKATTEN blev sendt til Glückstadt, utvivlsomt for at støtte general Morgans angreb på den holstenske vestkyst,[89] og desuden blev en del mindre skibe brugt til at eskortere skuder og småskibe med tropper til Fyn, hvor Christian 4. forberedte et angreb på den holstenske østkyst. Flådens ressourcer må imidlertid have væ-

87. Lind 1889 p 203 & 226.
88. KBB 30. maj, instruks for Johan Thiesen på galejen ST. OLUF, at begive sig til flåden for Wismar, og siden gå til Ruden for at beskytte tolderne mod overlast.
89. TKIA A 16., Glückstadt regnskab 11. maj og 1. juni.

ret udnyttet til det yderste, for dette år hyrede man en udlænding til at patruljere mod sørøvere. Den 20. maj blev der udfærdiget søpas for skipper Samuel Koch fra Newcastle, der med sit eget skib SAMUEL straks skulle begive sig til Vestersøen under Island og holde kronens strømme rene for sørøvere og fribyttere.

Fredsforhandlingerne i Lübeck nærmede sig afslutningen. Den 12. maj blev forhandlerne enige om en fredstraktat, men den kunne først få gyldighed når den var godkendt af kejseren og Christian 4., og kongen havde ingen hast med at skrive under. Da Wallenstein trængte ind i Holsten, havde hertugen af Gottorp ikke ydet modstand. Det skulle hævnes. Christian 4. havde længe planlagt et angreb på hans lande, som skulle invaderes både fra vest og øst, hvorefter de to hærstyrker skulle forenes. Den 5. maj blev angrebet indledt ved at general Morgan gik i land på øen Nordstrand med en hærstyrke på seks regimenter, otte feltkanoner og fire morterer. Øen blev hurtigt erobret og med den to skibe, et på seks og et på 16 kanoner. Det viste sig, at hertugens statholder havde instruks om at afstå øen til dunkerquere eller spaniere, så det er forståeligt, at indbyggerne holdt med de danske tropper! Derefter invaderede Morgan fastlandet ved Dageböl, uden at møde modstand. Ved Husum stødte han sammen med en kejserlig styrke, som blev slået på flugt eller taget til fange. Den 19. maj afsejlede Christian 4. fra Tåsinge med 150 skibe og skuder og en hær på 8-9000 mand. Dagen før havde han ratificeret fredstraktaten, med det forbehold, at den også blev ratificeret af Wallenstein og stadfæstet af kejseren. Klokken to om natten gik han i land ved Düttebül nord for Sliens udløb, og den 28. gik kongen personligt mod Slesvig og Gottorp med en styrke på 800 mand. Hertugen af Gottorp overgav sig straks, og samme dag meddeltes det, at Wallenstein havde underskrevet fredstraktaten.
Dermed var krigen slut. Christian 4. fik alle sine lande tilbage, men måtte afstå bispestifterne og love ikke fremover at blande sig i tyske forhold. Takket være Christian 4.s aggressive brug af sin flådemagt, var det lykkedes at afværge en udslettelse af riget, men den lethed, hvormed de fjendtlige tropper havde kunnet indtage den jyske halvø, havde vist Danmarks svaghed. En svaghed som arvefjenden Sverige skulle vide at udnytte senere.

5. 1629-1645 Isolation og Nederlag

1. Styrke og materieltilgang

Under Kejserkrigen havde stort set alle flådens skibe været til søs. De var derfor vel vedligeholdt, og en fransk gesandt kunne kort efter krigen rapportere, at flåden var i bedre stand end den nogensinde havde været. Der underholdtes 2000 matroser årligt, som skulle være til tjeneste når det blev påbudt, og i Tøjhuset fandtes over 800 kanoner.[1]

Ved årsskiftet 1629-30 rådede flåden over 29 skibe på i alt 16.300 tons samt 16 galejer. Året efter var tallene 31 skibe på 16.500 tons og 15 galejer, mens Sverige, der fortsat var den eneste potentielle modstander, der kunne true Danmark til søs, ligeledes rådede over 31 skibe, der dog var på 16.900 tons. Svenskerne havde en svag overvægt i store skibe på over 500 tons, de havde 14 mens Danmark kun havde 12, men til gengæld havde Danmark fire hovedskibe på over 1000 tons mens svenskerne kun havde to.

Fem år efter var forholdet et ganske andet. Den svage danske økonomi, der var en følge af den tabte Kejserkrig, tillod kun Danmark at holde status quo, ved årsskiftet 1635-36 var flåden på 32 skibe på i alt 17.400 tons samt fire galejer. Derimod var den svenske økonomi i hastig fremgang, takket være en voksende våbeneksport og held på slagmarkerne. Mens man i Danmark ikke havde haft råd til bygge hovedskibe, blev der i Sverige bygget tre, hvoraf de to var meget store, og desuden havde svenskerne ved erobringen af Wismar i 1632 overtaget hele den kejserlige flåde, der da var kommet op på 15 skibe. I 1635 bestod den svenske flåde af 53 skibe på i alt 31.300 tons. I 1640 var den danske flåde stadig på omtrent samme størrelse som ti år før, 30 skibe på i alt 16.400 tons og seks galejer, mens den svenske nu havde 42 skibe på 27.500 tons. Men da var der kun to danske hovedskibe tilbage mens svenskerne havde fem.

I årene frem til udbruddet af Torstenssonfejden var det dog lykkedes at bringe den danske flåde op på 37 skibe på i alt 20.600 tons, men den svenske flåde besad stadig en betydelig materiel overlegenhed, dens samlede tonnage var 29.500 tons.

Trefoldighed

Det eneste hovedskib flåden fik tilført i denne periode var TREFOLDIGHED, vel nok Danmarkshistoriens mest berømte skib. Det blev bygget på Berns og Marselis' værft ved Neustadt i årene 1639-42. Bygmesterens navn er

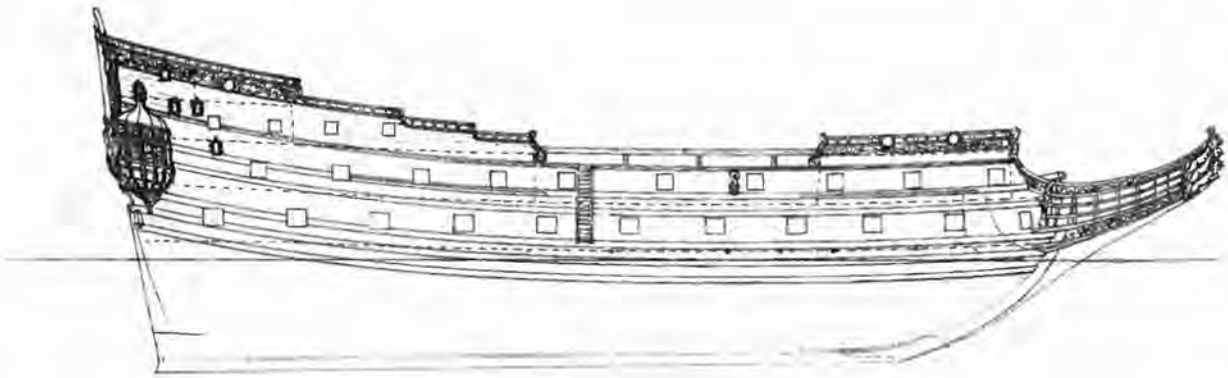
1. Holberg p. 509.

ukendt, men at dømme efter skibets udpræget kontinentale udseende var det en lokal person, måske en mester fra Lübeck. Efter en inspektion i januar 1641, mens skibet endnu stod på stabelen, skrev kongen begejstret, at det var så stærkt af tømmer, at han var vis på, at dets mage ikke fandtes i Europa.[2] Ikke desto mindre udtrykte Christian 4. voldsom utilfredshed med skibet, da det i begyndelsen af juni 1642 ankom til København. Især overbygningen var ikke efter kongens hoved, bygmesteren havde ikke fulgt den tegning kongen havde udfærdiget, og »den engelske skibsbygger« uden tvivl James Robbins, skulle have besked på at ændre den.[3] I løbet af de næste par år blev skibet færdigapteret og i januar 1644, da kongen havde besluttet selv at anvende skibet, gav han detaljerede instrukser om dets indretning. Fra hans egen kahyt skulle der være en korridor frem til mesanmasten, og på hver side skulle der være en kahyt. Den i styrbordssiden skulle indrettes til Vibeke Kruse, som skulle have en dør direkte til kongens kahyt, den i bagbord skulle indrettes til kammertjeneren. Der skulle desuden fremstilles en lille transportabel bageovn af hollandske klinker.[4] TREFOLDIGHED var et stort skib på ca. 1300 tons, og det var svært armeret. Portene på underste dæk var dimensioneret til trekvarte kartover, dem på andet dæk til halvkartover, og af de 315 kugler, det affyrede under slaget på Kolberg Heide, var ingen under halvkartovestørrelse. TREFOLDIGHED synes at have været det eneste af Christian 4.s skibe, der ikke førte en heraldisk spejldekoration, i stedet var der et maleri af Kristi dåb, den begivenhed hvor den hellige treenighed optræder første gang. Fortil var navnet symboliseret af de tre løver i det danske rigsvåben.

Styrken af tømmeret i TREFOLDIGHED kom til god nytte under Torstenssonfejdens slag. Efter slaget i Lister dyb fortalte de hollandske søfolk at skibet var som et blokhus, som deres kugler ikke formåede at gennemtrænge og trods kongens ihærdige indsats på Kolberg Heide, var tabene blandt skibets besætning små sammenlignet med tabene på de andre hovedskibe. Under svenskekrigene 1657-60 var det stadig flådeflagskib, skønt der på det tidspunkt var adskillige større og nyere skibe til rådighed. Men trods det stærke tømmer fik TREFOLDIGHED, i lighed med de andre Neustadt-byggede hovedskibe, ikke særlig lang levetid. I slutningen af 1660'erne blev det reduceret til vagtskib, og i 1676 blev det ødelagt ved en brand, der opstod under salutafgivning i anledning af Carlshamns erobring.

Rekonstrueret opstalt af TREFOLDIGHED. Dimensioner fra 1652 liste, udseende efter van de Velde portrætter 1658. Forf.

2. C4 breve V p 10.
3. C4 breve VIII p 143-185 & 201.
4. C4 breve V p 434-435.



Mellemskibe

Da Wallenstein rykkede ind i Itzehoe i august 1627, var Peter Michelsen i færd med at bygge et nyt mellemskib af samme størrelse og type som LINDORMEN 1626. Michelsen valgte klogeligt at flygte til Glückstadt, så han undgik at deltage i de kejserliges forsøg på at bygge skibet færdigt. Det mislykkedes, skibet var stadig i Itzehoe ved fredsslutningen i 1629, efter hvilken det, ved en spansk fredskommissærs mellemkomst, blev tilbageleveret.[5] De kejserlige forsøg på at få skibet gjort sejlklart synes at have gjort mere skade end gavn, for først i oktober 1631 var det, under navnet TRE KRONER, klar til at blive sejlet til København, hvortil det dog først ankom næste forår, idet det under turen løb ind i en storm og måtte søge ind til Bergen for at reparere. TRE KRONER fik en temmelig lang karriere. Det udgik først i 1670 efter i 1665 at have fået navneforandring til NELDEBLADET, og i sin levetid deltog det i næsten alle vigtige slag, gerne som viceadmiralsskib. Dets sejlegenskaber har da næppe fejlet noget, men af en eller anden grund blev det kun lidt anvendt i fredstid, især i forhold til søsterskibet LINDORMEN, der var udrustet næsten hvert år.

Konstruktionen af det næste mellemskib, der blev bygget, Daniel Sinclairs NORSKE LØVE, synes at have været baseret på Balfours OLDENBORG fra 1628. Ifølge kontrakten fra 1631 skulle skibet bygges efter en tegning, Sinclair fik medgivet, dog skulle spanterne ved spejlet gøres bredere så det ikke kom til at stikke så dybt agter.[6] Men i øvrigt synes OLDENBORG og

5. TKIA A 145, brev fra Peter Michelsen i Glückstadt til Christian 4. af 26. juni, hvor han desuden skriver, at han ikke tør tage til Itzehoe så længe de kejserlige tropper ligger der.
6. Kontrakt i Sjæll. Reg. 18 p 558.

NORSKE LØVE at have været temmelig ens, og de var begge på ca. 900 tons, noget større end Peter Michelsens mellemskibe, der var på 600-700 tons. Skibet blev Daniel Sinclairs sidste, og det var også det sidste der blev bygget på Slotø-værftet. NORSKE LØVE blev leveret sidst i 1634, og de næste 12 år var det udrustet hvert år. Modsat Sinclairs SANCTE SOPHIA, der var meget stift, synes NORSKE LØVE at have haft en tendens til rankhed, idet kongen i 1643 overvejede at lade det forhude oven vandet, så det kunne blive stivere under sine sejl,[7] men det kan ikke have været nogen alvorlig fejl, for da havde skibet allerede krydset Biskayen uden uheld. I 1666 var det flagskib i Nikolaj Helts dansk/hollandske eskadre i Vesterhavet, men blev af en storm drevet på grund ved Egernsund og forliste, dog uden tab af menneskeliv.

Det sidste af de tre mellemskibe, der blev leveret i denne periode, TRE LØVER, var en større udgave af HUMMEREN-certen, ligesom Peter Michelsens mellemskibe havde været større udgaver af FIDES-certen. Skibet blev kontraheret i 1638 med lensmanden i Nedenæs len, Christoffer Giøe, bygmesteren var Johan Brandt. TRE LØVER blev leveret i 1642, men nåede kun at gøre dansk tjeneste et enkelt år, 1644, inden det blev erobret af svenskerne i Femern Bælt-slaget. Dets meget store sejlareal tyder på, at det var meget velsejlende, og som TRE LEJON blev det da også flittigt brugt som flagskib af K. G. Wrangel i de følgende år. Men allerede i 1655, da skibet var kun 13 år gammelt, måtte han overgå til et andet skib og sende TRE LEJON hjem, fordi dæksbjælkerne var rådne, og tre år senere afslog admiralitetet at sætte skibet i stand, trods gentagne kongelige opfordringer.[8]

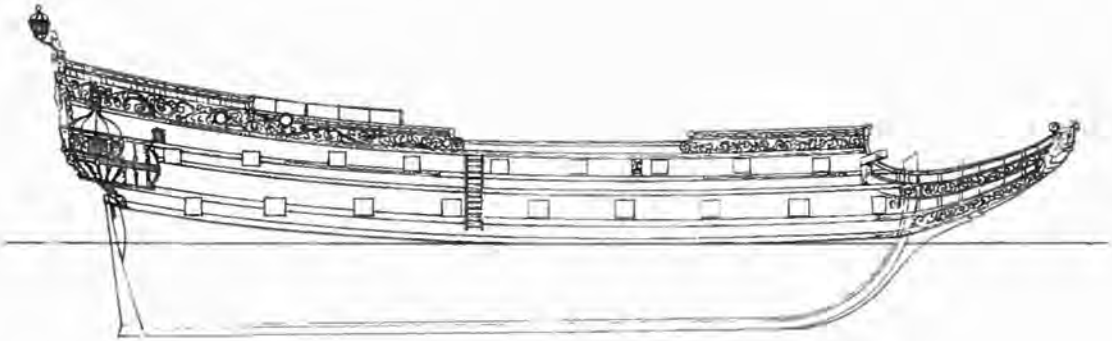
Rekonstruerede opstalter af NORSKE LØVE og TRE LØVER. Dimensioner fra kontrakter og for NORSKE LØVES vedkommende desuden 1652 listen. NORSKE LØVES udseende efter van de Velde portrætter 1658. TRE LØVER efter van de Velde, slaget i Femern Bælt. Forf.

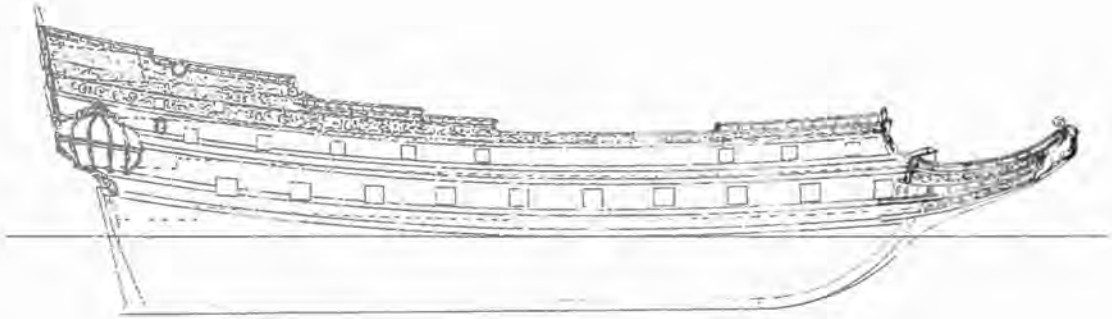
Lette orlogsskibe

Under Kejserkrigen havde de lette orlogsskibe gjort god fyldest, og som omtalt på side 128 var der i 1628 blevet kontraheret yderligere fire skibe af HUMMER-certen, der dog først nåede at blive leveret i 1630-31. De to, der blev bygget af David Balfour på hans private værft på Christianshavn, fik navnene TRE LØVER og TO LØVER. De to andre blev bygget af Daniel Sinclair på Slotø-værftet, de fik navnene LAMMET og KRONFISKEN. Bortset fra en forlængelse på to alen (1,25 m), synes disse fire skibe at have været stort set identiske med HUMMEREN, med næsten samme lave skrogprofil, dog førte de enkelte kanoner ovenpå.

I løbet af 1630'erne blev der kontraheret yderligere tre skibe, der skulle være »som vort skib TRE LØVER» eller, for det sidstnævntes vedkommende, som TO LØVER, da TRE LØVER på det tidspunkt var forlist. De blev alle bygget på Christoffer Giøes værft nær Arendal, det første, DELMENHORST,

7. C4 breve V p 322.
8. Askgaard 1974 p 32, Wendt, E.: Amiralitetskollegiets Historia I, Sthlm. 1950, p 185 ff.

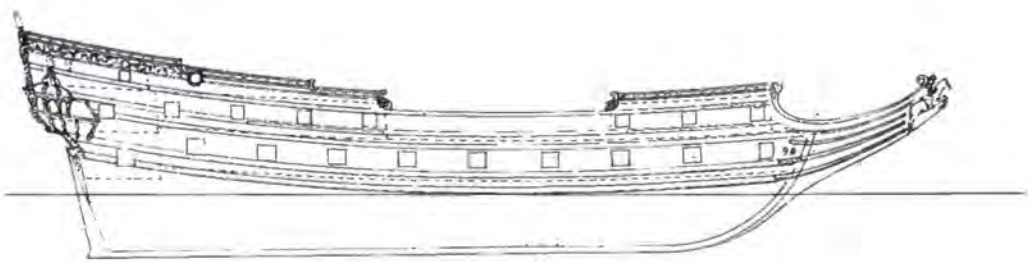




af Svend Andersen, de to næste af Johan Brandt. DELMENHORST blev leveret i efteråret 1633, og var da sikkert magen til TRE LOVER, men i februar året efter fik holmadmiral Erik Ottesen ordre til at ændre skibets overbygning, således at det fik kampagnedæk bag masten og en lukket bak, »saa det kan føre 6 eller 8 Stykker ovenpå«.[9] Allerede i 1630 havde FIDES fået forhøjet overbygningen i forbindelse med en hovedreparation, hvor det havde fået et kampagnedæk agten for masten, og de sidste to af Hummer-certen, SORTE RYTTER, der leveredes i 1636 og STORMARN, der tilkom i 1644, har sikkert haft kampagnedæk og lukket bak fra »fødslen«,

9. KBB p 467.

kontrakten for det sidstnævnte foreskriver udtrykkeligt, at det skal være »efter den samme skabelon, efter sin størrelse«, som det mellemskib, mesteren allerede havde i bygning, nemlig TRE LØVER 1642. Og skønt kontraktdimensionerne for SORTE RYTTER og STORMARN var uændrede, blev i hvert fald det førstnævnte noget større, skibet blev omkring to en halv fod længere og ca. to fod bredere end kontraheret og deplacementet var ca. 500 tons. Også Neustadt-værftet byggede nogle skibe, der kan betragtes som lette orlogsskibe. De to første, PELIKANEN og GRAA ULV fra 1642, var ifølge Christian 4. »af den Størrelse som NELDEBLADET«,[10] og de havde samme bemanding. Det sidste, ØRNEN, der blev erobret på værftet og bygget færdigt af svenskerne i 1644, var af samme størrelse. Disse skibes deplacement var imidlertid kommet op på mellemskibsniveau, ca. 600 tons.



Rekonstrueret opstalt af SORTE RYTTER. Dimensioner fra 1652 liste, udseende efter van de Velde portrætter 1658. Forf.

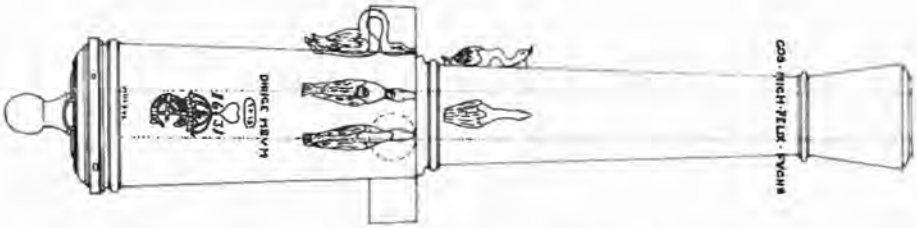
Artilleri

Ulykkerne til lands under Kejserkrigen havde medført betydelige tab af artilleri, så efter krigen fortsatte kanonfremstillingen med uformindsket styrke. I løbet af 1630'erne blev den 24-pundige halvkartove efterhånden standard som hovedarmering på de større orlogsskibe. Krigserfaringerne førte til indførelsen af nye lettere skytstyper. I løbet af 1629 havde Hans Kemmer i Helsingør således leveret 23 såkaldte Svaner, 24-pundigere der i gennemsnit kun vejede ca. 2500 pund, altså blot omkring 100 kuglevægte. Udseendet af disse såkaldte »stakkede« Svaner kendes ikke, men et eksemplar af en lidt tungere version, der i 1631 støbtes af Felix Fuchs i København, blev i 1960'erne bjerget fra vraget af ST. SOPHIA. Denne »lange Svane« vejer 3040 pund, 132 kuglevægte og er 17 kalibre lang. Fremstillingen af disse meget lette kanoner skal formentlig ses på baggrund af det store samtidige byggeri af lette orlogsskibe. Disse skibe

10. C4 breve V p 10.

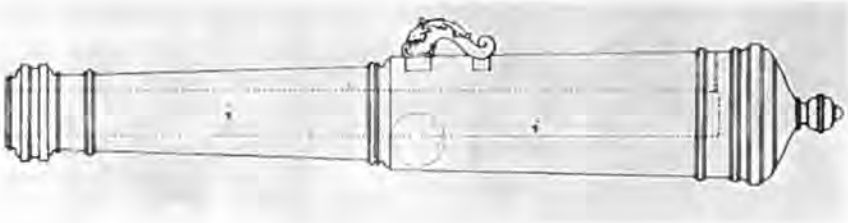
Orlogsmuseets lange Svane. Opmålt af Forf.

kunne føre halvkartover, og de var specielt velegnede til amfibieoperationer, hvor der kunne blive brug for at føre skibskanonerne i land. Der kan dog kun påvises at være støbt 36 Svaner.[11]



Derimod blev en videreudvikling, de såkaldte nye Konger, støbt i mindst 112 eksemplarer frem til 1655. Alle var 24-pundige, men der var forskellige varianter, som ikke alle med sikkerhed kan skelnes fra hverandre.[12] I den følgende gennemgang har vægten været bestemmende for inddelingen. Den første variant, de såkaldte korte nye Konger, blev fra 1630 støbt i mindst 52 eksemplarer. De vejede omtrent det samme som de lange Svaner, lidt over 3000 pund og havde, som alle andre kendte nye Konger, landhoveder.

Kort Konge støbt af Hans Kemmer i Helsingør i 1630. Ligesom på S Svanen er der kun en afsætning. Efter Dedenroth-Schou.

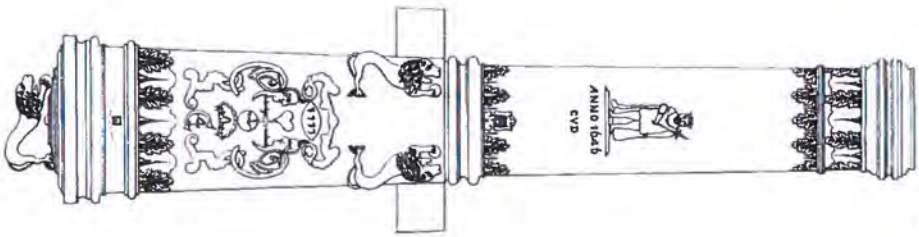


Men ellers mindede de meget om Svanerne, bortset fra ornamenteringen. Ligesom de gamle Konger var de nye opkaldt efter hver sin konge, hvis billede fandtes på forstykket.[13] En noget tungere ny Konge-type på ca. 3600 pund blev støbt i et antal af 27 fra 1633 til 1649. De var knap 17 1/2 kalibre lange, og delfinerne var udformet som løver, hvorfor de benævntes løvekonger.[14] I 1633 leverede Hans Kemmer otte såkaldte Kongeslanger. De vejede ca. 5000 pund og længden var 24 1/2 kaliber.

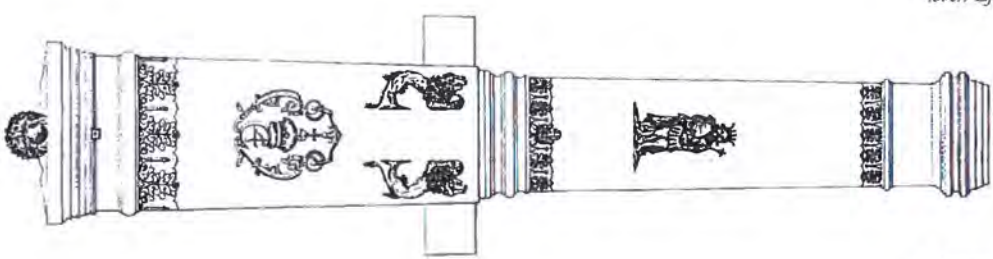
11. Blom 1891 nr. 114-117.
12. Dedenroth-Schou synes ikke enig med Blom 1891, f.eks nævner han ikke Løvekongerne. I det følgende præsenteres en tredje opfattelse.
13. Blom 1891 nr. 118-120.
14. Blom 121-122.

Udseendet af disse kanoner kendes ikke, men de fire, som fandtes i St. Sophias bestykning har sandsynligvis været såkaldte bovslanger, dvs. bov- og hækskyts på underste batteri.[15] Endelig blev der efter Torstenssonfejden støbt ti løvekonger på omkring 4500 pund. De var lidt over 19 kalibre lange.[16]

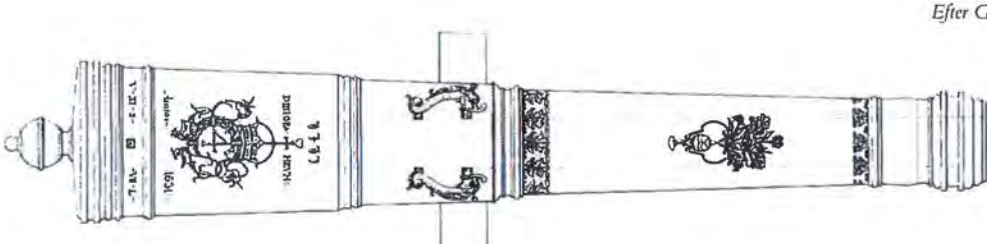
Efter 1630 blev der stadig støbt Krudtpotter, men nu med landhoveder. Antallet er ikke kendt, men det kan ikke have været stort.[17]



Løvekonge på ca. 3600 pund støbt af Claus von Dam i 1646. Efter Grunth pl. VI C.



Løvekonge på ca. 4500 pund støbt af Claus von Dam i perioden 1645-55. Delfinerne er, ligesom på den ovenstående kanon udformet som løver. Efter Grunth pl. XI B.



Krudtpotte med landhoved støbt af Hans Kemmer i Helsingør 1631. Efter Grunth pl. XI A.

15. Blom 1891 nr. 127.
16. Blom 125-126, muligvis også nr. 123.
17. Blom nr. 110-113.

2. Operationer 1629-43

1629

Da freden var sluttet, beordrede Christian 4. den 30. maj flåden hjemkaldt, såvel Henrik Vinds Østersøflåde som de skibe, der lå på Elben. Henrik Vind blev dog sendt til Sverige med HUMMEREN for at overbringe en skrivelse vedrørende fredsslutningen til Gustav Adolf, »hvor denne var at træffe«. Han skulle desuden hente prinsesse Elizabeth Augusta, der siden 1623 havde opholdt sig hos den svenske dronning, hjem til København. Vind ankom til Stockholm den 11. juni, og må der have fået følgeskab af endnu et orlogsskib, hvormed Villum Evertsen den 10. var sendt til Stockholm med en skrivelse, og den 24. juni kunne den svenske agent i Helsingør berette, at de to skibe var vendt hjem med prinsessen.[1]

Desuden blev Johan Folkersen på galejen SAMSON den 4. juni sendt til Norge med visitør Didrik Hessel, der skulle de blive nogle måneder velsagtens på toldpatrulje.[2] Men ellers var det slut med flådeoperationer det år, hvor anstrengelserne måtte koncentreres om at finde midler til at aftakke de hvervede tropper. Dog blev FLENSBORG udlejet til Ostindisk Kompagni, idet kaptajnerne Six Jacobsen og Ernst Pricker den 8. november fik søpas med dette skib og kompagniets eget FORTUNA til Ostindien og tilbage.[3]

1630

Året indledtes ganske fredeligt med udrustningen af fire skibe, der skulle på rutinemæssige togter til Island og Færøerne. Pros Mund fik den 23. marts søpas for med SPES og MARKATTEN at gå til Færøerne, og et par dage efter fik Holger Rosenkrantz instruks om at eskortere årets Islandskonvoj med LINDORMEN og TROST.[4] Hvorvidt disse togter blev gennemført ses ikke, men der blev snart brug for flåden til mere alvorlige opgaver. Dels planlagde kongen i begyndelsen af april udsendelse af en styrke på 8-10 skibe til Østersøen, for at hævde overhøjheden overfor svenskerne, dels begyndte Hamborg at røre på sig i anledning af den Elb-told, som Christian 4. begyndte at opkræve fra den 9. april. Den 14. april besluttede kongen, at flåden til Østersøen skulle tilbageholdes, mens der straks skulle sendes skibe til Elben.[5]

Hamborg udrustede i løbet af april en flåde, der indledte en blokade af Glückstadt. Den havde en soldaterbesætning på 1500 mand, og den 27. april gik en mindre styrke i land i nærheden af byen, hvor de dagen efter beskød kongen og hertug Ulrik, der nær var blevet ramt. Den 30. ero-

1. KBB 30. maj & 10. juni og C4 breve II p 203-206.
2. KBB 4. juni.
3. KBB 8. november.
4. KBB 23. & 26. marts
5. C4 breve II p. 254-55, 258 & 260.

brede hamborgerne tre danske småskibe under Ditmarsken. De blev ført forbi Glückstadt i triumf, med flagene slæbende efter sig, til kongens store vrede. Også »den store pram«, velsagtens SKELDTUDSEN, der lå og lossede tømmer i havnen ved Brunsbüttel, faldt i hamborgernes hænder.[6]

Kongen svarede den 1. maj med at give lensmændene i Danmark og Norge ordre til at arrestere alle hamborger skibe med gods,[7] og flåden blev beordret udrustet. Den 4. maj fik Gabriel Kruse i København instruks som tilforordnet admiral over flåden, der, så snart skibene var færdige og vinden var gunstig, skulle forføje sig Elben, hvor han ville få ordrer fra kongen. Han måtte dog ikke foreløbig give årsag til fjendtligheder, men have al agt på at konservere flåden, og fra kongen i Glückstadt blev der samme dag givet ordre til, at flåden skulle holde søen udfor Lister dyb ved Sild.

Der gik dog over en måned før Gabriel Kruse ankom til Lister Dyb med en mindre styrke. Hvor stor hans flåde var ses ikke, men hans flagskib var OLDENBORG, med sig havde han Holger Rosekrantz's to skibe, LINDORMEN og TROST, og ved Lister lå på det tidspunkt STORE LYKKEPOTTE og HUMMEREN. Han fik ordre til straks at begive sig til Glückstadt og lægge sig under fæstningen, en ordre den store hamborgske blokadestyrke nok har hindret ham i at efterkomme. Midt i juli forlod kongen Glückstadt og rejste til København, hvor han, imod rigsrådets vilje, beordrede hovedflåden udrustet. Alle disponible skibe skulle udrustes, og endnu en gang ses det, at man overlod patruljeringen i Vestersøen til en udlænding, en kaptajn Bastian Ehrling fra Friesland, der med sit eget skib LAMMET skulle holde kronens strømme rene for sørøvere og fribyttere.[8] Også flådens koffardiskibe var der åbenbart hårdt brug for, idet tolderne i Helsingør den 19. juli fik ordre til at arrestere alle koffardiskibe, der ankom til Sundet, da kongen ville fragte nogle af dem. Den 27. juli blev der udstedt instruks for flåden, der var på 22 orlogsskibe, fem galejer, syv småskibe og fire brandere, i alt 38 skibe. Med i flåden var Gabriel Kruse, der må være returneret til København tidligere, men flådechef, eller generaladmiral som det hed, var den nyudnævnte 51 årige rigsadmiral Claus Daa, der førte sit flag på det nye hovedskib SANCT SOPHIA, om bord på hvilket også kongen befandt sig. Flåden var som noget nyt inddelt i eskadrer. Der var fire, hver bestående af fem-seks orlogsskibe, en eller to galejer, et eller to småskibe og en brander. I hver eskadre var der en admiral, der lå foran, en underadmiral der lå agterst mens de andre skibe lå »jævnsides med hverandre«. Formuleringen er lidt kryptisk, men kan fortolkes som en variant af Herluf Trolles tre-skibsformation, hvor hvert stort skib støttedes af to mindre sekundanter, en på hver side. På tilsvarende vis blev flådens sejlorden foreskrevet. Forrest skulle generalad-

6. C4 breve p. 263.
7. CCD IV p. 516. Denne ordre kom ikke adressaterne i hænde, men blev gentaget i 1637. KBB 29. april 1637.
8. C4 breve II p. 272 & KBB 4. juni.

Rigsadmiral Claus Daa havde svære betænkeligheder under togtet mod Hamborg. Efter epitafium i Herlufmagle kirke.

miralens eskadre sejle som avantgarde, fulgt af to kvartal admiralseskadrer, ført af Henrik Vind og Holger Rosenkrantz, der skulle holde bataljen, muligvis side om side, og agterst lå vicegeneraladmiral Gabriel Kruses eskadre og holdt arrieregarden. Eskadreinddelingen nødvendiggjorde et identifikationssystem, der gjorde det muligt at se, ikke blot hvem der havde kommandoen, men også hvor de enkelte skibe hørte hjemme. Det gjordes ved hjælp af en kombination af flag og bolsaner, d.v.s lange vimpler. Admiralerne og underadmiralerne førte flag på hhv. stor- og fokkemasten og i generaladmiralens eskadre førte alle skibe en bolsan på stortoppen, i vicegeneraladmiralens eskadre førtes bolsanerne på fortoppen og i de to kvartalsadmiralseskadrer på hhv. bovsprydet og mesanruen. Fordelen ved eskadreinddelingen var, at ledelsen af flåden, i tilfælde af at flådechefen fik

forfald, automatisk kunne overgå til viceadmiralen og, hvis galt skulle være, videre til kvartaladmiralerne i anciennitetsorden.[9]

Flåden afsejlede fra København den 6. august, og det må have været hårdt vejr, for allerede under Kullen fik flådeflagskibet SANCTE SOPHIA der endnu ikke var besejlet, havari på »begge master« vel stor- og fokkemasten, og måtte returnere til København. Claus Daa overførte sit flag til OLDENBORG, og kongen overgik til sin gamle kending HUMMEREN. Den 10. afsejlede han fra sundet og nåede Flekkerø den 15., hvor han fandt resten af flåden, og overgik til mellemskibet SPES. Den 28. nåede flåden Elbmundingen, og om aftenen den 31. blev det stormvejr, så man måtte ankre ved »det nye værk«. Om natten drev NELDEBLADET mod SPES, så kongen måtte lade ankertovet kappe. Da flåden dagen efter lettede for at gå ud i rum sø, kom det kappede anker imidlertid med op. Først den 4. september kom flåden »i tag med de Hamborger«.[10] Kongen havde den 29. august foreskrevet slagordnen mod hamborgerne, hvis flåde på det tidspunkt formentes blot at være på 10 skibe med i alt 192 kanoner. Angrebsflåden var på 26 skibe, der ifølge en samtidig flådeliste førte i alt 519 kanoner. Med kanontallene tilføjet ser Christian 4.s slagordre[11] således ud:

1. eskadre

Oldenborg (38)	Søger det hamb: skib som ligger foran
Spes (53)	Søger det 2. skib
Hummeren (22)	
Neldebladet (28)	Søger det 3. skib
Havhesten (18)	
Svanen (28)	Søger det 4. skib
Trost (20)	
Kronen Galej (6)	Varer på Ad: og bliver tæt hos ham
Krokodillen (12)	
Tønsberg Galej (6)	

3. eskadre

Lindormen (40)	Søger det 7. skib
Raphael (38)	Søger det 8. skib
Gabriel (22)	
Haren (17)	Varer på Ad: og bliver tæt hos ham
Mynden (18)	
Stavanger Galej (6)	
Flyvende Fisk? (16)	

9. KBB 27. juli.
10. C4 udtog.
11. C4 breve II p 284-85. Her er »Den fliiende fiisk« anført to gange, et af stederne må det være en fejlskrift for FLYVENDE HJORT.

2. eskadre

Justitia (31)	Søger det 5. skib
Victor (31)	Søger det 6. skib
Markatten (18)	
Gribben (16)	
Rosengalej (11)	Bliver tæt hos Admi:
Tre Kroner Galej (6)	
Flyvende Hjort? (6)	Søger en som de kan være mester for
Charitas (12)	
Hamborg Pris	

Udover SANCTE SOPHIA mangler der her i forhold til instruksen af 27. juli to orlogsskibe, STORE LYKKEPOT og LILLE LYKKEPOT. Småskibene og branderne er heller ikke anført, hvilket dog ikke nødvendigvis indebærer, at ingen af dem var med. Til gengæld er der tilkommet to skibe, som ikke var med i instruksen: CHARITAS, en jagt på 12 kanoner, og HAMBORG PRIS, velsagtens den bøjert, der optræder i regnskaberne fra den 4. juni 1630, altså fire dage efter at kongen havde beordret alle hamborgerskibe beslaglagt.

Den 2. september så kongen en Hamborg-bøjert »som uden tvivl haver breve eller discurs at føre«, nærme sig flåden. Men Christian 4. ville have kamp, ikke forhandlinger, og Claus Daa fik ordre til at jage bøjerten bort med kanonild. Dagen efter var man kommet så tæt på hamborgerne, at kongen kunne tælle deres skibene i deres flåde. Og der var ikke blot ti skibe men hele 40. Forrest lå en afdeling på seks råsejlere og 12 bøjerter, hvoriblandt to, der var større end de andre. Bag dem lå en afdeling på 19 råsejlere og tre bøjerter, og her mente kongen, at de fornemste skibe lå. Om den afdeling skulle angrebet koncentreres, ikke om den med de små skibe, der blot ved passagen skulle have »et stød eller to, da haver de intet at klage, at de jo haver været med«! På grund af svag vind måtte angrebet imidlertid udsættes til dagen efter. Den 4. september begyndte kampen som nævnt, det blev til fem timers gensidig beskydning, og kongen udtrykte bagefter sin utilfredshed med »den maner at fægte på, som vi havde for i dag«. Claus Daa skulle overfor kaptajnerne indskærpe, at »enhver skulle gøre sit bedste for at slå sig igennem, og siden samles igen hos admiralen«. Rigsadmiralen, der jo var medlem af rigsrådet, synes at have fået betænkeligheder. Om natten påkom der ham en »stor alteration«, og kongen måtte minde ham om, hvor skadeligt det ville være i forholdet til »naboerne«, hvis man lod sig jage bort af hamborgerne.[12] Dagen efter lykkedes det med artilleriild at

12. C4 breve II p 289-290. »Riigenss Raadstz betenckende er billigdt at haffue y acht, Menss myn Reputation ligger mig macht paa at haffue y acht. Skulle uorriss Naboer sporre, at uy med sadan en flode Sa skammeliigens lod oss lage, da kan man uel tencke, huad dy om herre och knecht uille ludisere«.
13. Garde 1851 p 180.

drive hamborgerne et stykke op ad floden, og den 6. september blev de drevet ind forbi Glückstadt, hvis blokade dermed var hævet. Endelig søgte hamborgerne den 7. ind til Stade, hvor de dybtstikkende danske skibe ikke kunne følge dem. Deres skibe var nu efter fire dages kamp blevet så forskudte at de måtte søge hjem, hvorefter den danske flåde lagde sig ved Glückstadt. De danske tab var 57 mand døde og sårede. Hamborgernes var sikkert betydeligt større, og de indledte nu diplomatiske forhandlinger.[13] Disse forhandlinger trak dog i langdrag. I de følgende år bestod der et til tider meget spændt forhold mellem Danmark og Hamborg, og først i 1643 lykkedes det Christian 4. at gennemtvinge en afgørelse. Herom senere.

Den 8. september beordrede kongen de seks største orlogsskibe hjemsendt, resten blev liggende ved Glückstadt en tid endnu, nogle blev under Pros Mund oplagt der i slutningen af oktober.[14]

Den svenske deltagelse i Trediveårskrigen medførte naturligvis en del svensk flådeaktivitet i Østersøen. Kongen var bekymret for konsekvenserne for hans overhøjhed, og frygtede, at svenskerne skulle rykke ind i Holsten, og sidst i november fik Peder Galt instruks om at begive sig til Lollands Albue med en eskadre på seks små orlogsskibe og to galejer. Han skulle selv som admiral føre HAVHESTEN, de andre skibe var GABRIEL, MARKATTEN, HAREN, MYNDEN og FLYVENDE FISK. De blev oplagt for vinteren ved Slotø-værftet, og returnerede først i juni året efter.[15]

1631

Til Vestersøen udsendtes dette år Aksel Movat med to skibe. Han fik den 3. maj instruks om med LINDORMEN og FIDES at krydse mellem Island og Færøerne indtil den 1. juli, og derefter under den norske kyst, indtil de fire måneders proviant han havde inde, var opbrugt.

Toldopkrævningen ved Stralsund voldte åbenbart problemer. Den 28. september året før havde tolderne i Øresund fået pålæg om at anholde skibe der kom fra Ruden, indtil de havde fremlagt bevis på, at de havde betalt tolden der, og den 20. maj fik Oluf Glad instruks om at begive sig til Ruden med tre skibe, FLYVENDE FISK, MYNDEN og ST. OLUFS GALEJ. Han skulle af yderste magt forhindre, at nogen forstyrrede det byggeri kongen havde iværksat, eller hindrede toldopkrævningen.[16]

I maj var kongen i Glückstadt, og den 22. fik Pros Mund instruks om hvorledes han skulle forholde sig som admiral over Elb-eskadren. Han skulle holde nøje tilsyn med hvem der passerede op og ned ad Elben, og af hamborgerne og deres participanter skulle han forlange tøndepenge, båkepenge og konvojpenge. Hvis han blev angrebet af hamborgerne før han fik

14. C4 breve II p 291-93 & KBB 31. oktober, 1., 6 og 7. november, forskellige ordrer til Pros Mund angående flådens forhold i Glückstadt.
15. C4 breve II p 295-97 angående troppeforstærkninger til Neustadt. Peder Galts instruks i KBB 27. november, hans hjemkomst den 18. juni 1631, Lind 1889 p 263.
16. KBB 28. september 1630, 3. og 20. maj 1631.

Det næsten ny orlogsskib OLDENBORG *var rigsadmiral Claus Daa's flagskib under aktionen mod hamborgerne. Udsnit af Willem van de Veldes tegning af slaget i Femern Bælt på Skokloster. Forf. foto.*

flere orlogsskibe til rådighed, skulle han retirere ind under fæstningen og forsvare sig af yderste flid og evne med stykkerne. De skibe som Kongen formodede ville blive restitueret af hamborgerne, skulle han sammen med guvernøren modtage af dem, og indtil videre oplægge på Støren.

Midt i juli fik Pros Mund en sikkert kærkommen afbrydelse i vagttjenesten, idet han fik ordre til med SVANEN og GRIBEN at patruljere mod sørøvere under Norge indtil »mortensdagstid«, altså i fire måneder[17]. Posten som chef for Elb-eskadren synes at være overtaget af Tyge Christensen på TRE LOVER, der efter at have været en tur til Holland med kongens sekretær Malthe Juel blev beordret til Glückstadt. Den 18. august ses følgende skibe at have ligget ved Glückstadt: TRE LOVER, HUMMEREN, STORE LYKKEPOT, POSTILLIONEN og LILLE RAVN, men samme dag blev også TRE LOVER sendt på sørøverpatrulje, hvorefter den skulle gå til København.

Årets sidste togt gik til Reval, hvor Nicolaus Manley med MARKATTEN skulle hente Malthe Juel.[18]

1632

I marts var kongen i Glückstadt og den 16. fik Pros Mund ordre til at tage kommando over Elb-eskadren. Ifølge instruksen skulle han sørge for, at alle passerende skibe ankrede ved fæstningen. Eskadrens skibe skulle ligge med ankertovene »op und dal«, dvs. lige op og ned, så de hurtigt kunne lette anker, hvis nogen skulle vise sig modvillige.[19]

Patruljerne året før må have vist, at det stod galt til i Vestersøen. Allerede i december 1631 havde kongen udfærdiget en liste over hele 20 skibe, der i den kommende sommer skulle udsendes til at krydse under Norge, og i januar havde rigsrådet bevilget en madskat til udrustningen af denne ekstraordinært store flåde.[20]

Henrik Vind skulle være chef, og hans instruks viser, at det især var kampen mellem spanske fribyttere fra Dunkerque og hollandske handelsskibe, der var blevet et problem. Hvis disse fribyttere angreb danske eller norske skibe, skulle han naturligvis gribe ind. Det gjaldt også hvis de angreb hollandske eller flamske skibe, der sejlede enkeltvis. Men hvis dunkerquere angreb de hollandske konvojer på kongens strømme eller hollænderne angreb dunkerquerne, skulle han lade det passere, med mindre nogen af dem retirerede sig ind under ham. I så fald måtte han ikke tillade de som havde overhånd at forfølge, hvis han da var mægtig nok til at afværge det. Den 15. i hver måned skulle han være under Flekkerø, eller sende en jagt dertil, for at hente kongens ordrer. Han skulle holde søen indtil 1. oktober medmindre han fik anden ordre. Det gjorde han.

17. KBB 16. juli, Mortensdag faldt den 11. november.
18. KBB 18. august: Instruks for Tyge Christensen til Vestersøen og åbent brev med tilladelse til skibsfolk på navngivne skibe på Elben til at tage hyre til Ostindien. KBB 30. august: instruks for Manley.
19. KBB 16. og 20. marts.
20. Liste over 20 skibe dateret 24. december i C4 breve II p 367-368. Udskrivning af madskat til flåden KBB 13. januar.

I 1631 påbegyndtes bygningen af Nyboder. Oprindelig havde længerne kun en enkelt etage. Nyboders Mindestuer.

Efter et vel udført togt blev han i juli hjemkaldt med de større skibe, otte af de mindre skibe holdt søen sammen med fire skibe fra Elben. Fire af dem gik senere i vinterleje i Bergen, resten overvintrede på Elben. Det blev Henrik Vinds sidste togt, han døde året efter.[21]

Søpassene for togtet udstedtes den 7. maj, de viser, at flåden bestod af følgende 15 skibe: LINDORMEN med Henrik Vind som admiral, NELDEBLADET med Pros Mund som viceadmiral, RAPHAEL med Verner von Wog, TRE LOVER med Peder Harboe, TO LOVER med Knud Stensen, LAMMET med Oluf Glad, KRONFISKEN med Villum Evertsen, FIDES med Marcus Hess, SVANEN med Aksel Movat, FLYVENDE FISK med Nikolaus Manley, GRIBEN med Stenzel von Jasmund, SÆLHUNDEN med Hans Knudsen, ROSEN GALEJ med Cato Gertsen, FLYVENDE HJORT med Ove Dal og VILDSVINET med Bøj Festersen. I alt 15 skibe heraf to mellemskibe, syv lette orlogsskibe, tre små orlogsskibe og tre galejer. Christian 4.s egenhændige liste viser i øvrigt, at hvert af admiralsskibene skulle have to sekundanter, de øvrige større skibe hver en.

Herudover blev der udlagt to galejer som vagtskibe i Store Bælt og ved Fåborg, og den 19. maj blev Holger Rosenkrantz sendt til Island med OLDENBORG som eskorte for de islandske koffardiskibe.[22]

Sidst i juni blev Børge Juel beordret til Narva som admiral over HAV-

21. KBB 8. april, C4 breve III p 29 og Lind 1889 p 213.
22. KBB 7., 16. og 19 maj.

HESTEN, MYNDEN og HAREN, for at overføre russisk et gesandtskab, og i august fik rigsadmiral Claus Daa ordre til at besejle hovedskibet SANCTE SOPHIA. Han skulle tage et af de bedst besejlede skibe med sig til sammenligning.[23]

1633

Fribytterne må have startet deres operationer tidligt på året, for allerede midt i februar aktiveredes de eskadrer, der havde overvintret i Bergen og på Elben. Den 14. februar fik Aksel Movat ordre til med TRE LØVER at forene sig med Bergen-eskadren, så de kunne gå i søen og patruljere mellem Norge og Jylland den 1. marts. Hans instruks er stort set enslydende med Henrik Vinds året før, dog med den tilføjelse, at han skal søge at opbringe hamborgerskibe, der sejler uden kongens pas på rigets strømme. Desuden skal han, hvis han møder Pros Munds Elb-eskadre, lade Mund overtage kommandoen over den samlede flåde.

De skibe der lå i Bergen var TO LOVER med Børge Juel, KRONFISKEN med Oluf Glad og KRONEN GALEJ med Ove Dal.

Pros Mund, der lå på Elben med FIDES, Knud Stensen på LAMMET, Køn Joachim Grabow på STORE LYKKEPOT, Peder Gryner på LILLE LYKKEPOT og skipper Anders Eversen på SKIEN GALEJ, fik samme dag som Aksel Movat en lignende instruks. En uge efter blev den dog ændret, han skulle først gå til Lister Dyb, hvor han skulle være den 28. februar, for at konvojere årets øksneflåde til Holland, først derefter skulle han følge sin tidligere instruks om krydsning under Jylland og Norge.[24]

Der var således udsendt ialt ni skibe på patrulje i Skagerrak, men dette år nøjedes man ikke med patruljer. Den 4. marts fik Mikkel Mortensen på RAPHAEL og Villum Evertsen på GABRIEL ordre til i Øresund at samle de købmandsskibe, der kom fra Østersøen og konvojere dem vestpå »indtil Rigens Strømme slipper«. Hvis nogen ikke ville vente på at en flåde blev samlet, skulle han advisere dem om, at hvis de led skade af fribytterne, skulle de ikke besvære sig over for kongen. Efter konvojeringen skulle de to kaptajner patruljere imellem Norge og Helgoland efter nogenlunde den samme instruks som Aksel Movats.

Sidst i marts blev Holger Rosenkrantz som sædvanlig sendt til Island, denne gang med to skibe, OLDENBORG og HAVHESTEN. Han medbragte instruks til Mikkel Mortensen om at proviantere for en måned ekstra i Flekkerø og derefter patruljere ved Færøerne. Det blev Holger Rosenkrantz' sidste togt, i oktober overtog Pros Mund hans stilling som lensmand på Island.[25]

23. KBB 26. juni og 14. august.
24. Instrukser og sopas, KBB 14. og 21. februar.
25. KBB 4. og 23. marts og 25. oktober.

I 1633 var FIDES, *der kort forinden var blevet hovedrepareret, Pros Munds flagskib. Udsnit af van de Veldes tegning af slaget i Femern Bælt på Skokloster. Forf. foto.*

I april blev Aksel Movats eskadre forstærket med Hans Lydersen på SVANEN. Der var således i foråret ialt 13 orlogsskibe på jagt efter fribyttere i Vestersø. Derudover blev der som sædvanlig udlagt vagtskibe i Store Bælt og ved Ruden.[26] Trods dette opbud af flådemagt måtte lensmanden i Bøvling, Jens Juel, om efteråret rapportere, at der om sommeren var øvet stor vold af dunkerquerne i hans len.[27]

I august opholdt kongen sig i Glückstadt. Her gav han Aksel Movat kommandoen over Elb-eskadren, der skulle bestå af SVANEN, HUMMEREN og HAVHESTEN. Movat skulle ikke som hidtil ligge for anker, men gå op og ned ad Elben som vinden føjede sig. Skibene skulle overvintre i Glückstadt.[28] Udover de nævnte skibe blev Elb-eskadren i løbet af efteråret forstærket med STORE LYKKEPOT og KRONEN GALEJ.

1634

Sidst i januar fik Aksel Movat ordre til at udruste HAVHESTEN og KRONEN GALEJ, der skulle eskortere årets flåde af øksneskibe. LAMMET var blevet sendt fra København med fornødenheder til eskadrens udrustning, men var sprunget læk på rejsen, og lå nu i Marstrand. Movat måtte derfor tage hvad han manglede til udrustning af eskorteskibene fra eskadrens andre skibe.[29] Desuden fik Movat ordre til at sende den mindste af sine galejer så langt op ad Elben som den kunne komme, for at afhente liget af kongens søn hertug Ulrik, der var død i Dresden.[30]

Sidst i marts udstedtes søpas og instrukser for årets patrulje mod fribyttere i Vestersøen. Instrukserne er omtrent enslydende med dem fra de foregående år. De gælder to små eskadrer, en under Villum Evertsen som admiral på RAPHAEL med Oluf Glad som viceadmiral på SAMSON GALEJ, den anden under Daniel Husum som admiral på ROSEN GALEJ med Trund Tejste som viceadmiral på HJORTEN GALEJ. Årets Islandstogt førtes af den nye lensmand Pros Mund. Hans instruks svarer til Holger Rosenkrantz's året før, og skibet var som sædvanlig OLDENBORG.[31]

I juli overtog Korfits Ulfeldt, fætter til den senere rigshofmester af samme navn, kommandoen over Elb-eskadren. Hans instruks svarer i alt væsentligt til den Aksel Movat fik året før. På vejen til Elben skulle han bemægtige sig de hamborgerskibe han mødte mellem Øresund og Helgoland og sende dem til København![32] Udeladelsen af sædvanlige forbehold, med hensyn til skibe der havde kongens pas, skyldes nok en forglemmelse, ellers må instruksen tolkes som en alvorlig optrapning af striden med Hamborg.

I september fik Oluf Glad ordre til med GABRIEL at gå til Trondheim len.

26. KBB 18. marts, 3. og 16. april. Kongen skrev i marts(?) at i alt 23 navngivne orlogsskibe »bør udi fredstid at være færdige til at holde strømmene rene udi Øster- og Vestersøen«. C4 breve III p 95-96.

27. KBB 21. oktober. Jens Juel skulle undersøge sagen nøje og lade optage vidnesbyrd til tinge og forfatte akter og tingsvidner i denne sag omhyggeligt og siden sende dem til kancelliet, så de kunne fremsendes fremmede steder.

28. C4 breve III p 154, 16. august, hvor kongen beordrer fremsendelse af proviant til de tre skibe, udførlig instruks for Aksel Movat i KBB 19. august.

29. Missiver til Claus Daa og Aksel Movat samt instrukser for kaptajnerne på de to skibe, KBB 25., 26 og 27. januar.

30. Den holstenske råd, Kaspar von Buchwald skulle rejse i forvejen til Dresden for at hente liget og bringe det til galejen. Fra Glückstadt skulle liget føres til Kobenhavn med et orlogsskib. KBB 30. januar.

31. KBB 25. og 31. marts. Ifølge Pros Munds søpas af 25. marts skulle han føre HAVHESTEN, men ifølge den senere instruks blev det OLDENBORG.

32. KBB 12. og 16. juli og Bruun 1879 p 1. For at undgå forveksling er soofficerens fornavn her stavet med K, rigshofmesterens med C.

Her skulle han søge efter hamborgerskibe eller andre, der ikke havde kongens pas.[33] Men ellers var efteråret præget af »det store Bilager«, festen i anledning af den udvalgte prins Christians bryllup med prinsesse Magdalene Sibylla. Her blev intet sparet for at give de fornemme udenlandske gæster indtryk af kongens magt og rigdom, og ligesom ved kroningen i 1596 paraderede flåden udfor slottet. I alt 19 skibe var udrustet, og de fornemste gæster, ambassadører fra Frankrig, Spanien, Polen og Sverige, fik lejlighed til at inspicere flagskibet SANCTE SOPHIA.[34] Efter brylluppet den 5. oktober skulle den polske ambassade overføres til Danzig af Pros Mund på OLDENBORG og den svenske til Stockholm af Stenzel von Jasmund på LINDORMEN. To uger efter lå skibene dog stadig for København på grund af modvind, og da det var for risikabelt at sende de store skibe ud så sent, fik Erik Orning ordre til i stedet at udruste to »pinasser«. Stenzel von Jasmund fik TO LOVER, det ses ikke hvilket skib Pros Mund fik.[35]

Korfits Ulfeldt fik midt i oktober ordre til at blive liggende på Elben vinteren over med NELDEBLADET. SKIEN GALEJ ville blive ham tilsendt, og han skulle hjemsende HUMMEREN, HAVHESTEN og KRONEN GALEJ. I december opbragte han et skib med en ladning brændevin. Han fik ordre til at konfiskere ladningen, der skulle anvendes til kongens fornødenhed, skibet skulle han blot lade passere frit![36]

Sidst på året blev SANCT ANNA udlejet til det Ostindiske Kompagni.[37]

1635

I januar planlagde kongen udsendelse af i alt 14 navngivne skibe på forskellige togter i løbet af året. Rigsrådet bevilgede 30.000 rigsdaler til udrustningen, og rigsadmiralen fik ordre til at hyre 1400 mand.[38] Af forskellige årsager blev planen dog kun delvist fulgt. Således viste det sig hurtigt, at OLDENBORG ikke kunne bruges til sin sædvanlige Islandsrejse, og i begyndelsen af februar kom der meddelelse om, at det til Ostindisk Kompagni udlejede CHRISTIANSHAVN, på hjemrejsen fra Tranquebar, var kommet til Irland som havarist. TRE LOVER med Christian Clausen, der skulle have været på patrulje iVestersøen, blev den 7. april sendt afsted med folk, takkel og fetalje, for at udbedre skaderne og supplere besætning og proviant. Når ostindiefareren var repareret, skulle han eskortere den hjem. Hans Ulrik Gyldenløve var med, han skulle overrække stedets guvernør en present. Skibene returnerede først sidst i august. To små fribyttere fra Dunkerque havde fundet på at udgive sig for danske skibe. De lå med dansk flag i nærheden af Skagen og visiterede de forbipasserende, og havde i begyndelsen af april opbragt fire hollandske skibe og et fra Rostock.

33. KBB 20. september.
34. Skibene var udlagt i følgende orden: 1. SANCTE SOPHIA 58 kanoner, PATIENTIA 32, SVANEN 26, LINDORMEN 38, LAMMET 14, NORSKE LOVE 32, Trost 16, RAPHAEL 30, DELMENHORST 20, SAMSONS GALEJ 14, TRE KRONER 38, RECOMPENS 34, TRE LOVER, ROSEN GALEJ 14, ARGO 38, en jagt 12, OLDENBORG 36, SPES 18, MARKATTEN 16. Kongl. Bibl. Gl. Kgl. Saml. fol. 1131 Bd. II.
35. Henrik Mund havde allerede den 22. september fået instruks om med TRE KRONER at overføre den polske ambassade, men da brylluppet først fandt sted den 5. oktober, må det antages, at det i stedet blev Pros Mund, der fik denne opgave. KBB 22. september, 14. og 17. oktober. Ordre til Erik Ottesen KBB 27. oktober, von Jasmund fik den 8. november i Ronne lys til TO LOVER på rejsen til Stockholm, Hammershus LensR.
36. KBB 16. oktober og 12. december.
37. C4 breve III p 315-17.
38. Optegnelse dateret 21. januar: OLDENBORG og POSTILLIONEN skal til Island, TRE LOVER, TO LOVER, KRONFISKEN og LAMMET skal ud i Vestersøen, FIDES, HAVHESTEN og MARSTRANDS PLAG skal til Elben og afløse dem, som der nu er, NORSKE LOVE, DELMENHORST og CHRISTIANS ARK skal med (kongen) op til Norge, KRONEN GALEJ og GRIBEN (skal ligge) i (Store) Bælt, C4 breve III p 325. Rigsrådets støtte og ordre til Claus Daa, C4 breve III p 331 og 334.

Mikkel Mortensen blev beordret til Skagen med POSTILLIONEN for at stoppe uvæsenet. Han ville senere få tilsendt DELMENHORST, som han så skulle træde over på.[39]

Galejen FLYVENDE HJORT blev sendt til Ruden og GRIBEN blev lagt i Store Bælt som vagtskib, og i begyndelsen af maj ser det ud til, at kongen personligt foretog en lille toldpatrulje. Den 7. maj kom han på CHRISTIANS ARK ind til Kronborg med et skib fra Danzig, hvis skipper havde snydt med tolden. Han havde fortoldet byg for hirse. Rigsadmiralen fik kort efter ordre til at lægge en pinke i Sundet som vagtskib.[40] Den 22. maj afsejlede Christian 4. fra Kronborg på sin første rejse til Norge siden 1624. Kongen var om bord på CHRISTIANS ARK, og med på rejsen fulgte det nye mellemskib NORSKE LOVE med Villum Evertsen. Eskadren ankom til Flekkerø den 30. maj, og her lod kongen en skanse anlægge og bemande med soldater. Allerede mens kongen lå ved Kronborg, var to af hans skibe sejlet forbi uden at kaptajnerne var kommet om bord, og ved Flekkerø erfarede han, at når hans »ærlige kaptajner« fandt en dunkerquer i en havn, turde de ikke angribe, for enten var styrmanden ikke tilstrækkelig bekendt derinde, eller også stak deres skib for dybt. Kongens utilfredshed med sine skibschefer fik yderligere næring, da kaptajnerne på DELMENHORST og RAPHAEL, der lå så tæt ved CHRISTIANS ARK at man kunne tale med dem, undlod at komme om bord for at hente ordet (løsenet). Kongen »viste dem, at det var ikke maneren, og lod dem sætte den nat i bolten ved den store mast«. Hvem de to uheldige »dannemænd«, som kongen sarkastisk kalder dem, var, er ikke ganske klart, men Mikkel Mortensen, der jo skulle have ført DELMENHORST om foråret, fik den 7. juni ordre til at gå fra Flekkerø til Hitterøen med RAPHAEL. Den 9. juni rejste kongen videre til Christania, hvor der blev afholdt herredag, og først den 8. juli var han tilbage i København. Få dage efter gik han atter om bord på CHRISTIANS ARK for at sejle til Christianspris ved Kiel, for at inspicere anlæggelsen af den nye fæstning. Murermester Villum havde her skilt sig så ilde fra sit arbejde, at han blev sendt i Blåtårn! Hvis kongens undergivne i denne periode viste en påfaldende ulyst til at komme i personlig kontakt med ham, er det ganske forståeligt.[41]

Fra slutningen af juni til midt i oktober lå holmadmiral Erik Orning under Norge med hovedskibet PATIENTIA og DELMENHORST, velsagtens på patrulje mod dunkerquere.[42]

I begyndelsen af september overtog Stenzel von Jasmund kommandoen over Elb-eskadren. Han skulle sørge for, at der hele tiden skulle gå et skib mellem Glückstadt og Helgoland.[43]

39. 13. februar: OLDENBORG kan i år ikke bruges på fragt henad Island, C4 breve III p 335. Instrukser for Christian Clausen og Mikkel Mortensen, KBB 7. april. TRE LOVERS hjemkomst 30. august, Rentem.R fol 61.
40. KBB 5-7. og 21. maj.
41. Rejsedatoer i C4 dagboger. Kongens utilfredshed med kaptajnerne i breve til Claus Daa i C4 breve III p 380, 385 og 393-94, Morten Mortensens instruks i NRR p 52. Murermester Villum, C4 breve III p 401.
42. Skibene fik forsyninger i Flekkerø 29. juni, 3. og 18. september og i Baahus den 3. oktober. Ottesen var til søs 26. juni-12. oktober, Lind 1889 p 75.
43. KBB 11. september.

Allerede under sit ophold ved Flekkerø havde kongen besluttet, at der til vinteren skulle sendes fem skibe og to galejer til Norge, så de kunne være operationsklare så tidligt som muligt om foråret. De tre største, der skulle være på størrelse med NELDEBLADET, skulle overvintre ved Flekkerø, to mindre, på størrelse med TROST, skulle ligge ved Grimstad godt 20 sømil mod nordøst, og de to galejer ved Hitterø omtrent halvvejs mod Stavanger.[44] Operationen blev endnu mere omfattende, idet der den 11. november udfærdigedes søpas og instrukser for kaptajnerne på hele ni skibe og tre galejer. Hovedeskadren bestod af Aksel Movat på FIDES som admiral, Børge Juel på SVANEN som viceadmiral samt Hans Lydersen på TROST, Oluf Glad på GRIBEN, Trond Tejste på KRONEN GALEJ, Otte Jensen på SAMSON GALEJ og Bo Festersen på MARSTRANDS PLAG. Den skulle med første gode vind sætte kurs mod Flekkerø. Herman Hunemeyer på HUMMEREN og Johan Folkersen på HJORTEN skulle gå til Hitterø, og Hans Knudsen på GABRIEL, Johan Adriansen på ST. PEDER og Poul Mickelsen på ST. OLUF GALEJ skulle gå til Grimstad. Når den sidste vestgående Østersøflåde var passeret, skulle skibene lægges op for vinteren.

Samme dag fik lensmanden i Nedenæs len ordre til at skaffe materialer, der kunne gøre et skær ved Flekkerø, kaldet Christiansø, tjenlig som flådebase. Der skulle være en bradbænk og en mastekran, samt et skur til opbevaring af sejl og tovværk.

Til foråret skulle hovedeskadren deles i to, under hhv. admiralen og viceadmiralen, der skulle skiftes til at holde søen mellem Norge og Jylland otte dage ad gangen. Grimstad-eskadren skulle afpatruljere havnene op mod Tønsberg, Hitterø-eskadren havnene vestover mellem Flekkerø og Stavanger.[45]

Formålet med operationen var at dæmme op for dunkerquernes overgreb, der truede med at ødelægge handelen i såvel Vester- som Østersøen. I en skrivelse til rigsrådet forklarede kongen, at på et toldsted, som forrige år havde givet 12000 dlr havde han dette år kun fået 4000 dlr. Desuden medførte overgrebene, at hollænderne forstærkede deres konvojeskorter så meget, at de kunne modsætte sig de danske visiteringer. Kongen bad derfor den 1. december rigsrådet tænke på midler til at udsende en endnu stærkere flåde ved pinsetid året efter. Rigsrådet bevilgede straks en kornskat, og kort efter udarbejdede kongen en detaljeret liste over hele 22 skibe med en samlet besætning på godt 2800 mand, der skulle udrustes i løbet af 1636, »saa at slig en udrustning i vores tid ikke haver været i værk«.[46] Planen blev ikke helt fulgt, men 1636 blev dog, ligesom 1635, et flittigt år for flåden.

44. C4 breve III p 394-95.
45. KBB 11. november.
46. C4 breve III p 448-49 og 451-53. Noget forkortet ser listen således ud: TRE KRONER, TRE LOVER og SKIEN GALEJ til Elben og aflose skibene der. DELMENHORST, NELDEBLADET, LYKKEPOT skal aflose de som nu er i Norge, sammen med tre roersjagter, der til vinter skal bygges på Holmen. KRONFISKEN og ROSEN GALEJ skal aflose dem der ligger ved Hitterø med en roersjagt der til vinter skal bygges i Kolding. OLDENBORG og RAPHAEL skal holde gående mellem Island og Færoerne. POSTILLIONEN og FLYVENDE FISK skal gå til Island til den havn de engelske uden tilladelse besøger, og bemægtige sig dem. LINDORMEN og JUSTITIA skal holde gående på Bergens led. PATIENTIA og NORSKE LOVE skal vare på mig, når jeg, om Gud vil, drager til Norge. ST. SOPHIA og SPES skal ligge færdige, så man kan bruge dem hvor og når man vil. Besætningen skulle bestå af 1422 bådsmænd, 292 bøsseskytter og 1125 soldater, i alt 2839 mand.

1636

Sidst i april blev Hans Knudsen sendt på vagttjeneste i Store Bælt med GABRIEL, og Pros Mund fik som lensmand søpas til Island med ST. HANS. Han fik ordre til at overvintre i sit len, og det er tvivlsomt, om skibet var kongeligt. Det nævnes kun denne ene gang, måske har det tilhørt Islandsk Kompagni.[47]

På det tidspunkt regnede man stadig med at følge kongens plan om at sende mellemskibet TRE KRONER og det lette orlogsskib TRE LØVER til Elben, men da Henrik Vind den 6. maj fik instruks om at afløse Elbeskadren, var det kun med TRE LOVER og »underhavende skibe«. Han kom dog ikke afsted med det samme, for den 17. fik han ordre til at konvojere den hollandske flåde, der lå i Øresund og ønskede at være under hans flag, til det hollandske rev. Derefter skulde han følge sin instruks, der som sædvanligt foreskrev anholdelse af hamborgere, der ikke havde kongens pas.[48]

Marcus Hess fik den 26. maj instruks om, ganske som planlagt, at gå til Island med POSTILLIONEN og FLYVENDE FISK for at visitere de havne englænderne uden tilladelse søgte, og opbringe deres skibe. Knud Stensen fik samme dag instruks om som planlagt at krydse mellem Island og Færøerne med OLDENBORG og RAPHAEL, og samtidig fik holmadmiral Erik Ottesen instruks om at gå til Bergen. Her skulle han gå i land og forrette sine pligter som lensmand, og imens skulle skibene under kaptajnløjtnant Claus Lennertsen patruljere langs kysten. Hans flagskib var som planlagt LINDORMEN, men i stedet for mellemskibet JUSTITIA måtte han nøjes med KRONEN GALEJ.[49] Hvis de tre eskadrer har fulgtes ad på udturen, har de dog udgjort en ganske slagkraftig flåde.

I juni opholdt kongen sig en del på PATIENTIA, der som planlagt lå ved Kronborg sammen med NORSKE LOVE og gjorde klar til at rejse til Norge. Desuden lå der to af kongens nye galejer, HOJENHALD og ØRNEN, der skulle følge med på rejsen. Den 10. blev kongen imidlertid syg, så rejsen blev aflyst.[50]

Der er ikke fundet nogen instruks vedrørende den planlagte afløsning om foråret af skibene i Norge, men nogen udskiftning må der have fundet sted. Da Stenzel von Jasmund den 31. oktober fik ordre til at gå til Flekkerø med NELDEBLADET og KRONFISKEN, fik han nemlig pålæg om der at affordre Peter Harboe den instruks, som Aksel Movat havde haft, og sende NELDEBLADET og HAVHESTEN hjem. Førstnævnte skib skulle ifølge planen have deltaget i forårets afløsning.[51]

I november blev det besluttet at sende CHRISTIANSHAVN til Ostindien.

47. KBB 16. 23. og 27. april.
48. 11 KBB 27. april, 6. og 17. maj.
49. Alle tre instrukser i KBB 26. maj.
50. 10.-21. juni var kongen dels på Kronborg, Lundehave og skibene på rejsen til Norge, der nævnes, KronborgLensR. 10. juni »Gik H.M. til Skibs ved Kronborg ad Norge, blev syg og kvitterede Rejsen«, C4 udtog. Kongen underskrev dog breve på PATIENTIA den 21. og 22 juni, men derefter er brevene daterede på Frederiksborg og Rosenborg. C4 breve IV p 46-49.
51. KBB 31. oktober.

Med den skulle følge en pinasse på 70-80 læster. Participanterne i Kompagniet fik besked på at betale en sum penge til udrustningen. Tyge Christensen fik i februar søpas med skibet til Ostindien.[52]

1637

Den 20. februar fik chefen for Elb-eskadren ordre til at konvojere øksneskibene til Holland. Et par dage efter gav kongen ordre til, at der midt i flagene til skibene på Elben skulle sættes et grønt nældeblad, Holstens våben, med tre sorte nagler.[53]

De to foregående års bestræbelser på at bekæmpe fribytteriet ved Sydnorge havde åbenbart båret frugt, for dette års største udrustning gjaldt i stedet Norskehavet og Ishavet. I begyndelsen af marts udfærdigedes søpas og instruks for Erik Ottesen, der som admiral på det nye lette orlogsskib SORTE RYTTER, med MARKATTEN, MARSTRANDS PLAG, ROSEN GALEJ, SAMSON GALEJ og KRONEN GALEJ skulle patruljere fra Stavanger til Vardøhus under den russiske kyst, så vidt kongens strømme strakte sig. Han skulle, foruden dunkerquere, især holde øje med ulovligt fiskeri og handel uden kongens pas. Hvis han stødte på hamborgerskibe eller gods på kongens strømme, skulle han søge at opbringe dem. Her er altså intet forbehold med hensyn til kongens pas, og denne gang er det nok ikke en forglemmelse. Den 29. april gentoges nemlig ordren fra 1. maj 1630 til lensmændene i Danmark og Norge om at arrestere hamborgernes skibe og gods hvor de fandtes, og Ottesen fik den 6. juli ordre til, at de hamborgske skibe han ikke kunne opbringe skulle han »tilrede således med stykkerne, at de ikke kommer vidt«. Han var i øvrigt på dette togt så uheldig, at fire hollandske skibe, som han havde opbragt under Trondheims len, gjorde sig fri med magt. Det fik et diplomatisk efterspil. Året efter måtte den hollandske resident i Helsingør, von Cracou, gå ind på at betale en bøde på 8000 Rdl.[54]

Sidst i april fik Korfitz Ulfeldt ordre til med TO LOVER at konvojere Johan Brams hvalfangerskibe til Spitsbergen. Hvis han så, at Johan Brams skibe var bastante nok til selv at opretholde havfiskeriet skulle han dog straks gå til Glückstadt, hvor han ville få videre ordrer.[55]

Endelig fik Nicolaus Manley i april instruks om at begive sig til Island med RAPHAEL og POSTILLIONEN. Her skulle han som forrige år visitere de havne de engelske søgte uden forlov, og i øvrigt som sædvanlig holde strømmene rene og kongens højhed i agt.[56]

I maj blev et orlogsskib, ført af Køn Joachim Grabow, sendt til Narva for at afhente liget af kongens broder hertug Hans.

52. KBB 15. nov, 9. og 21 december, 11. og 14. februar 1637.
53. KBB 20 februar og C4 breve IV p 116.
54. Sopas og instruks, KBB 9. og 12. marts. Hamborgerne, 29. april og 6. juli, se også note 7. Hollandsk bøde KBB 23. februar 1638. Erik Ottesen fik diverse forsyninger til sine skibe i Bergen fra 5. maj til 7. oktober, Bergenhus LensR.
55. KBB 12. marts og 29. april.
56. KBB 18. april.

Den 29. maj afsejlede kongen med SNARENSVEND til Flekkerø, hvortil han ankom den 1. juni. Derfra sejlede han til Glückstadt, hvor han opholdt sig de følgende fire måneder.

Årets herredag i Bergen var berammet til den 4. juli, og allerede i februar havde Rigsadmiral Claus Daa og Københavns statholder Corfitz Ulfeldt fået ordre til at deltage. I juni bestemte kongen, at hovedskibet PATIENTIA skulle anvendes til rejsen, der må have været ganske dramatisk, for skibet måtte have en ny mast i Bergen.[57]

I begyndelsen af juli havde kongen fået mistanke om, at hamborgerne, for at undgå tolden ved Glückstadt, var begyndt at bruge Freiburg som ladeplads. Byen ligger på Elbens venstre bred knap 5 sømil længere nede ad strømmen. Villum Evertsen på FIDES fik ordre til at lægge sig der for at forhindre udladning af gods eller varer. Sidst i oktober blev RAPHAEL og POSTILLIONEN bestemt til at overvintre ved Glückstadt. TRE LOVER var da forlist på Elben, velsagtens ved at drive på grund, mandskabet havde travlt med at bjerge hvad der kunne reddes.[58] Også HUMMEREN forliste. Under Oluf Glad strandede den ved Torekov midt i december, og kunne ikke bjerges.[59]

I oktober var den polske konge, Wladislaw 4., begyndt at opkræve told på Danzigs red, trods udtalt modstand fra byen side. Danzigs råd appellerede til de vestlige sømagter om hjælp til afskaffelse af tolden, og i begyndelsen af november sendtes en særlig gesandt til Danmark og Nederlandene. Men inden han nåede København, var der allerede afsendt en flåde på fire skibe, DELMENHORST, LAMMET, TO LOVER og SNARENSVEND, til Danzig. Som admiral valgte kongen en ikke-søofficer, borgeren Nikkel Kock, hvis kompromisløse visiteringer som tolder senere skulle give Danmark mange fjender, især i Holland. Den 22. november ankom han til Danzigs red, hvor han fandt tre kongelige polske skibe. Den følgende nat angreb han dem og erobrede de to, det tredje blev ifølge en polsk beretning skudt i sænk. Efter at have detacheret to skibe på reden tog han de to priser til København. Aktionen må absolut betegnes som et brud på folkeretten, og havde der været tale om en flådemagt, ville den have medført en øjeblikkelig krigserklæring. Det var Polen ikke, og aktionen gjorde reelt ende på den polske konges flådeambitioner. Men toldopkrævningerne fortsatte, og som det vil ses, blev den nødvendige opfølgning en dyr affære for Christian 4. og i den sidste ende katastrofal for Danmark.[60]

57. Ordre vedr. herredagen KBB 23. februar. 13. juni: De andre store skibe på nær PATIENTIA skal nedtakles, C4 breve IV p 143. Claus Daa kvitterede for noget smedearbejde og en ny mast den 15. juli. Skibet provianteredes for hjemrejsen den 21. Bergenhus LensR.

58. Instruks, KBB 5. juli. 29. oktober, overvintring og TRE LOVER forlis, C4 breve IV p 156 og KlæR: skibet omkom ved en ulykke på Elben.

59. 16. december, det skib HUMMEREN som strandede i Bjerreherred for Torekov by, Helsingborg LensR.

60. Cieslak p 154. Lind 1889 p 294. Sopas og instruks (der gælder Stenzel von Jasmund, som dog ikke kom med), KBB 8. november.

1638

Sidst i marts blev SAMSON GALEJ sendt til Skagerrak for at patruljere mod dunkerquere.[61] Fjorten dage efter, den 11. april, fik Aksel Movat ordre til, som admiral over de ham tilforordnede skibe, at krydse mellem Norge og Jylland. Igen mod dunkerquere eller andre der optrådte fjendtligt på kongens strømme. Han skulle holde søen til Mikkelsdag (29. september).

Samme dag fik to kaptajner ordre til med LINDORMEN og GABRIEL at konvojere lensmanden Pros Mund til Island og tilbage. Under hans ophold der skulle de krydse mellem Island og Færøerne, og her skulle de især holde øje med tyrkere, altså sørøvere fra Barbareskerne. Den 28. april var dette togt imidlertid endnu ikke afsejlet, og det blev da besluttet, at kun GABRIEL skulle til Island, LINDORMEN var der nemlig mere brug for i Østersøen, herom nedenfor.

Stadig den 11. april fik Korfitz Ulfeldt instruks til som admiral over TO LOVER, LAMMET og KRONFISKEN at konvojere Johan Brams' hvalfangerskibe til Spitsbergen, hvor han skulle blive indtil fangsten var til ende. Han måtte ikke tillade nogen at fiske hvor det var bevilliget Johan Brams, eller at nogen lagde ham hindringer i vejen. Hvis nogen, det være sig franskmænd eller hollændere, optrådte fjendtligt, skulle han først høfligt erindre dem om de mulige konsekvenser, og først derefter gribe til magt. Instruksen har ikke været let at efterleve, og det gik da også galt. Da Ulfeldt kom til Spitsbergen, traf han to hollandske skibe, der hverken havde pas eller tilhørte det privilegerede hollandske hvalfangerkompagni. Han opbragte dem, men de blev befriet af andre hollandske skibe. Efter hjemkomsten blev Ulfeldt frikendt af admiralitetet, men denne dom tilfredsstillede ikke hollænderne, hvorefter kongen henviste sagen til Rigsrådet.[62]

Men hvor billedet i Vestersøen var ret normalt, nødvendiggjorde især polakkernes forsøg på at opkræve told og en kejserlig toldopkrævning ved Warnemünde en kraftig optrapning af flådens aktiviteter i Østersøen. Sidst i marts fik Erik Ottesen ordre til som admiral over en flåde, at konvojere koffardiflåden ind i Østersøen til Danzig. Der skulle han beskytte koffardiskibene mod dem der ville kræve told, de såkaldte »spieringer«, den polske konges toldere. Om natten skulle han holde vagt med sine både og skytter for at forhindre spieringerne i at angribe med de jagter, skærbåde og galejer, de sagdes at have. Når koffardiskibene var klar skulle han konvojere dem tilbage igen, og siden afvente nærmere ordre. Erik Ottesen kom til at tilbringe resten af året med at eskortere koffardikonvojer til og fra Danzig. Den 29. juni fik han ordre til at skifte flag fra

61. KBB 23. marts.
62. Alle instrukser KBB 11. april. Vedr. Ulfeldts sag C4 breve p 226-27.

OLDENBORG, som han hidtil havde sejlet på, til SORTE RYTTER, og erstatte de hvervede folk med kongens egne tilsendte folk. De hvervede folk skulle han sende hjem med Knud Stensen på OLDENBORG. I begyndelsen af september fik Ottesen ordre til at blive på Danzig red indtil den sidste hollandske konvoj gik hjemover. Til assistance havde han fire hollandske skippere, togtet sluttede den 18. december.[63]

Også i den vestlige Østersø var der problemer. Det kneb efterhånden med at skaffe proviant til hærene i Mecklenburg, og i foråret truede den kejserlige general Gallas med at indkvartere tropper i Holsten. Christian 4. traf straks kraftige modforholdsregler. Der blev opbudt tropper og i begyndelsen af april blev to galejer sendt til Femern og to til Neustadt, for at afværge landgang af »svenske eller andre krigsfolk«. Men rigsrådet foretrak som sædvanlig eftergivenhed, og ved en overenskomst midt i april blev det aftalt at friholde Holsten for indkvartering mod at betale 160.000 dlr.[64]

Siden 1632 havde svenskerne opkrævet told ved Warnemünde, Rostocks havneby. Christian 4. havde i november 1637 bedt rigsrådet overveje, hvorledes Sverige kunne formåes til at afskaffe denne told. Der blev da også i marts ført forhandlinger i Stockholm, men uden resultat. Netop i denne måned blev Warnemünde og en derliggende skanse imidlertid erobret af de kejserlige tropper under general Gallas, der nu begyndte at opkræve tolden. Svenskerne sendte en eskadre på seks små skibe under major Lars Mattsson til farvandet for at forhindre fjenden i at forsøge noget »anslag till sjös«. Men også Christian 4. mente, at tiden nu var kommet til at handle. Sidst i april fik Sivert Gabrielsen instruks om at gå til Rostock som admiral over LINDORMEN og tre andre orlogsskibe. Ved Warnemünde skulle han befri kongens undersåtter, og dem der agtede at søge kongens riger, for al told og pålæg. Han skulle underrette kommandanten for skansen om sin opgave. Hvis denne protesterede skulle han svare, at man længe nok havde set på, at sådant var sket, men at man nu ikke længere kunne tåle det. I begyndelsen af juli blev den svenske eskadre forstærket med yderligere to små skibe. Omtrent samtidig må de store danske skibe være blevet hjemkaldt, for da fik Jesper Friis instruks om, som admiral på »kongens jagt« ROSENGALEJEN, at hindre told og pålæg ved Warnemünde. Den kejserlige gesandt grev Kurtz blev anmodet om at beordre Gallas til at nedrive skansen ved Warnemünde. Det gjorde han også, men først da hans stilling sidst i september blev truet af svenske tropper. Nu indvilligede Christian 4. i at hjælpe ham ud af den trængte situation ved at lade Friis konvojere rostockerskibe med de kejserlige tropper til Travemünde. Kort efter blev Warnemünde erobret af sven-

63. Instrukser, KBB 27. marts, 29. juni og 6. september. Togtets varighed og hollandske skippere, Lind 1889 p 76.
64. Instruks, KBB 11. april, vedr. indkvartering, C4 breve VIII p 120 og DypH II p 66-67.
65. Kongens henvendelse til rigsrådet 17. nov. 1637, C4 breve IV p 159-63. Svensk flådereaktion, Zettersten p 350. Miss. fra kongen til Ulfeldt, KBB 28. april, Gabrielsens instruks KBB 29. april. Jesper Friis' søpas og instruks, KBB 29. juni og 1. juli, missiv an. Gallas, KBB 24. september, situationen omkring Rostock, C4 breve VIII p 128. Fridericia skiver, at Gabrielsen skulle »forhindre de svenske og måske også de kejserlige fra at tage told«. Gabrielsens instruks omtaler kun hans forhold overfor kommandanten på skansen, altså de kejserlige, og Mattsson synes ikke at have haft til opgave at kræve told. Misforståelsen farver i nogen grad Fridericias kritiske vurdering af Christian 4. DypH II p 90-91.

skerne, som straks genopbyggede skansen, og genoptog toldopkrævningen. Christian 4.s hjælp til Gallas var ifølge datidens opfattelse ikke et neutralitetsbrud, men det måtte naturligvis harme svenskerne, at deres modstander blev hjulpet ud af en farlig situation, og den svenske regering betragtede episoden som en fornærmelse.[65]

Flåden synes at have gjort et godt stykke arbejde i 1638. Ikke desto mindre lod kongen ved årets udgang denne hårde dom lyde over sine skibsofficerer: »At give de lumpne hunde, hvoraf nogle er i tjenesten, et ærligt skib under fødderne, er ikke alene farligt men også skændigt«. Han håbede dog, at rigsadmiralen fremover ville finde folk der var vederhæftige, omend de ikke lige i begyndelsen forstod alting.[66]

1639

Sundtoldsatserne var i 1638 blevet voldsomt forhøjet, og man måtte forudse, at mange ville være fristet til at forsøge at snige sig igennem de danske farvande uden at betale. Så udover de sædvanlige vagtskibe i Store Bælt blev der dette år udlagt to i Øresund og et i Lille Bælt.[67] Som sædvanlig blev øksneskibene konvojeret fra Lister Dyb til Vlie. Eskorten bestod af to skibe, og admiralen skulle efter endt opgave gå til Flekkerø, hvor han skulle stille sig under Erik Ottesens kommando, herom nedenfor.

De polske spieringer forsøgte stadig at opkræve told, og ligesom året før blev koffardiskibene konvojeret til Danzig. Instruksen for eskortestyrkens admiral er næsten enslydende med den året før, men nævner hverken chefer eller skibe. Konvojeringen var naturligvis særdeles omkostningskrævende, og skønt rigsrådet gik med til at udskrive en landeskat, fordoblede kongen i sommeren 1639 sundtolden for alle, der skulle til de havne, hvor spieringerne opkrævede told. Et tiltag, der, sammen med toldforhøjelserne i 1638, vakte voldsom vrede i Nederlandene.[68]

Sidst i marts modtog kongen i Glückstadt den kejserlige gesandt grev Kurtz. De efterfølgende forhandlinger drejede sig om de kejserlige forsøg på at få Christian 4. til at indgå i en alliance vendt mod Sverige. Det afslog kongen, men han stillede skibe til rådighed til Kurtz' videre rejse til Brandenburg. En måned efter blev Jesper Friis med NORSKE LOVE beordret til Kielerfjord, for at hente gesandten og sejle ham til Danzig. På denne rejse, hvori der også deltog to andre skibe, måtte han kun forlange strygning på rigets strømme, men ikke andre æresbevisninger såsom salutering. Man ville åbenbart ikke risikere at greven, ved et eventuelt sammenstød med en overlegen svensk styrke, skulle falde i deres hænder.[69]

66. Ordret den 29. dec. til rigsrådet: »Att faa dy lumpen hunde, En pardt som y tyenisten Er, ett Erliigdt skiib under fodderne, Ded Er Icke allene faarligt, mens Skiimphlych«, C4 breve IV p 202.
67. Instrukser og missiver, KBB 26. febr., 8. og 13. marts og 7. maj og 5. juni. Instruksen for Villum Evertsen af 26. febr. blev ændret den 8. marts. Han kom i stedet til Norge. I juni lå Frans Nielsen i Store Bælt med DYBENDAL og ST. PEDER, Poul Mikkelsen lå i Lille Bælt med PRINSENS JAGT, KBB 5. juni.
68. Instrukser for NN og NN, KBB 8. og 9. marts. Missiver an. fordobling af sundtolden, KBB 12. juni, se i øvrigt DypH II p 212-226.
69. Møde den 28. eller 29. marts, C4 kalender, instruks KBB 26. april, forhandlinger og tre skibe til overforslen, DypH II p 109-10.

Ligesom tidligere skulle Johan Brams hvalfangerskibe konvojeres til Spitsbergen. Den første instruks for Henrik Mund på LINDORMEN, KRONFISKEN og TO LOVER er enslydende med Korfitz Ulfeldts instruks året før, men den uheldige episode med hollænderne var nu kommet på diplomatisk plan, så den instruks blev trukket tilbage. Den endelige instruks pålagde Mund at undlade at tilføje nogen molest uden årsag, og at sejle hjem efter blot 14 dage. Han måtte dog ikke lade sig mærke med hvor længe han ville blive der, ejheller hvor han skulle hen når han forlod Spitsbergen.[70]

I maj lå Køn Joachim Grabow på lybske red med en flådestyrke. Formålet med denne operation må stå hen, det eneste spor den har efterladt er en ordre af 1. maj til Jan Jansen på MARKATTEN, om at underlægge sig Grabow på den nævnte position, samt en ordre af 29. maj til Grabow om straks at begive sig over land til flåden på Weseren. Her skulle han gå om bord på STORE LYKKEPOT og af den kaptajn der nu var på skibet modtage den ordre som han har fået af kongens søn hertug Frederik, der i 1635 var blevet genindsat som ærkebiskop i Bremen og Verden. Grabow skulle overtage kommandoen over eskadrerne på Elben og Weseren, og når hans opgave på Weseren var til ende, skulle han tage station på Elben.[71]

Krigen mellem Spanien og Generalstaterne nærmede sig en kulmination til søs. I La Coruña var en armada, der tålte sammenligning med den i 1588, under udrustning. Dens bestemmelsessted var i første omgang Flandern, hvor Dunkerque var under belejring. Hollænderne rustede naturligvis også, og det var klart, at det måtte komme til et afgørende slag. Christian 4. levnede ikke hollænderne en chance, »de ville ikke spinde silke der, så de første to år ville man ikke behøve at frygte dem«. Han sendte dog Sivert Gabrielsen til Vlie med RAPHAEL, for at skaffe nærmere efterretninger om den hollandske flåderustning. Det var et rent spionagetogt, og Gabrielsen skulle foregive, at han skulle konvojere nogle skibe til Norge. Som bekendt tog kongen fejl, slaget ved the Downs i oktober endte med armadaens totale ødelæggelse.[72]

Som nævnt ovenfor, lå Erik Ottesen under Norge med en eskadre. Der er ikke fundet nogen instruks for ham, men det fremgår af lensregnskaberne, at hans flagskib var FIDES. Med sig havde han POSTILLIONEN og HAVHESTEN, der om efteråret var afløst af MARKATTEN. Desuden må Sivert Gabrielsen på RAPHAEL være stødt til efter dennes togt til Vlie, for den 27. september kom dette skib, sammen med FIDES, til Bergen med fire hollandske priser. To af disse opbringelser må have været tvivlsomme, for de blev til genstand for klager på diplomatisk plan og blev senere frigivet.[73]

70. Munds instrukser, KBB 29. april og 28. maj.
71. Instrukser KBB 1. og 29. maj.
72. 15. maj: »Daa erre uy uys pa, Att dii franser Och hollender Ingen Sylky spinder derhuos, Saat man y dy forste thu Aar inted haffuer arsag att friichte siig for dem«, C4 breve IV p 233-34. Gabrielsens instruks, KBB 14. maj.
73. Diverse poster i Nedenæs, Bergenhus og Bratsbjerg lensR. Klager og frigivelse, DypH II p 231 og 269.

I slaget på the Downs led den materielt overlegne spanske flåde et totalt nederlag. Her ses det portugisiske flagskib SANTA TEREZA *dubleret af to nederlandske skibe. Skibet sprang senere i luften. Van de Velde, der ikke selv overværede kampen, har nok overdrevet størrelsesforskellen noget. Udsnit. Rijksmuseum, Amsterdam.*

Desuden blev Mikkel Mortensen på DELMENHORST midt i juni sendt til kysten udfor Trondheim len for at opbringe nogle fribyttere, der var rapporteret der.[74] I øvrigt synes dunkerquernes huseren at være stilnet af. Det skyldtes vel tildels de kraftige modforholdsregler, som flåden havde truffet de foregående år, men også at de efterhånden svært bevæbnede og velorganiserede hollandske handelskonvojer godt selv kunne bide fra sig. En norsk lensmand kunne således berette, at han havde bjerget nogle kanoner og et anker fra et dunkerquerskib, der blev erobret og stukket i brand af tre hollandske konvojer.[75]

Den 24. juni gik kongen om bord i NORSKE LOVE ved Tisvilde (Helene kilde) og sejlede først til Sundet. Dagen efter indhentede han ved Middelgrunden en hollandsk konvoj på vej mod Danzig. Han afkrævede skipperne løfte om at modsætte sig spieringernes forsøg på hyre deres søfolk, men 35 af dem ville ikke give noget løfte, de blev derfor jaget tilbage i sundet for at forklare sig overfor den hollandske resident. Derefter sejlede kongen til Neustadt. Her beså han de skibe der var i bygning på Berns og Marselis' nye værft, hvorefter han tog til Glückstadt over land.[76]

På Elben lå i begyndelsen af august fire mindre skibe, SNARENSVEND, KRONEN GALEJ, MARSTRANDS PLAG og LINDEN. Sidst i august fik toldmesteren i Glückstadt overladt LILLE LYKKEPOT.[77]

Et af de voldsomste og mest omstridte toldpålæg gjaldt salpeter. Varen, som kongen rettelig betragtede som en krigsfornødenhed, kostede 18 rdl pr. centner, og tolden var i 1638 sat op til 14 rdl, altså 77% af varens værdi. For at omgå Sundtolden forsøgte man åbenbart at sende den over land til Hamborg, og den 8. oktober blev der sendt orlogsskibe til Slien, Eckernförde og Kielerfjord for at visitere alle skibe for salpeter. I foråret 1640 blev salpetertolden sat ned til seks rdl.[78]

1640

I efteråret 1639 havde et hollandsk gesandtskab søgt at formå Christian 4. til at nedsætte Sundtolden. Kongen lod gesandtskabet underholde på det ypperligste, men afviste overlegent alle dets klager, og tilføjede det derefter den fornærmelse at rejse bort, uden at tage afsked, inden gesandtskabet havde afleveret sin replik. Tidspunktet var ilde valgt, det foregik i oktober, netop i de dage, hvor admiral Tromp vandt sin strålende sejr over den spanske armada. Generalstaterne svarede i marts 1640 med at afbryde al handel på Østersøen og overvejede nu at sende en orlogsflåde til Sundet.[79]
Den eventualitet havde Christian 4. allerede i december 1639 taget for-

Denne tidlige van de Velde tegning forestiller en nederlandsk konvoj, der ifølge påskriften er under udsejling fra Flekkerø, antagelig i 1641. Østersøhandelen havde meget stor betydning for den nederlandske økonomi, Christian 4.s opskrivning af Sundtolden gennem 1630'erne fik katastrofale følger under Torstenssonfejden. National Maritime Museum.

74. Instruks KBB 17. juni.
75. KBB 4. nov.
76. C4 kalender. Angående episoden på Middelgrunden, C4 breve IV p 253-54, også DypH II p 220.
77. Ordinans KBB 4. aug., overdragelse KBB 29. aug.
78. Salpetertolden, DypH p 218, underslæb, C4 breve IV p 261, instrukser for Frans Nielsen, HOJENHALD, Hans Knudsen, KRONFISKEN og Marcus White, SNARENSVEND til hhv Slien, Eckernförde og Kielerfjord, KBB 8. okt. Toldnedsættelse KBB 2. maj 1640.
79. DypH p 227-33.

holdsregler imod. Her gav han ordre til, at der i løbet af foråret skulle anlægges skanser ved Kullen og et søfort ved ankerpladsen Lappen nordvest for Kronborg. Desuden blev der planlagt en spærring ved Drogden, der skulle beskyttes af to artilleripramme med de pudsige navne STUMPEDE DORTHE og FLADLUSEN. Besætningen på fortet Christiansø ved Flekkerø blev forstærket med ca. 1000 mand, og der blev hvervet søfolk og soldater.[80]

Endelig blev hele flåden udrustet. I begyndelsen af maj lå den udfor København, den bestod af 35 skibe og var inddelt i fire eskadrer under hhv. rigsadmiral Claus Daa, underadmiral Erik Ottesen og kvartaladmiralerne Sivert Gabrielsen og Hans Ulrik Gyldenløve, samt en underafdeling på tre skibe under Marcus White, der skulle være »a part«. Alle disse anstrengelser kostede penge, og da de hollandske bidrag til Sundtolden udeblev, måtte kongen sidst i maj bede rigsrådet anvise midler til flåden. Rådet foreslog 1. juni, at midlerne skulle skaffes ved toldpålæg(!) og at overlade kongen en del af den til St. Hans forfaldne dobbelte skat.[81]

Den 6. juni havde kongen fornemmet, at hollændernes »furie« (vrede) var aftaget. Claus Daa fik derfor tilladelse til at tage ophold i København,

80. C4 til Corfitz Ulfeldt, 26. dec. 1639, 9., 17. og 31. jan., 2. 10. og 25. feb. C4 breve IV p 273f, 282f, 286f, 292f, 296f, 300 og 310. Hvervninger KBB 7. 19. og 21. jan.
81. Liste over flåden 7. maj, C4 breve IV p 333-36, pengemidler, 26. maj, C4 breve IV p 343f.

men de øvrige officerer og mandskabet skulle blive om bord på skibene. De måtte ikke uden udtrykkelig ordre opholde de forbipasserende skibe i Sundet, langt mindre sende både ud og gå om bord i dem. Endelig fik rigsadmiralen besked om, at PATIENTIA og MARKATTEN skulle til Østersøen, når stadtholderen gav ordre dertil, herom senere.[82] Kort efter tog kongen til Glückstadt med SPES og SNARENSVEND, to af de skibe der, under hhv. Marcus White og Nikkel Kock, havde været »a part« i den store udrustning. SPES skulle proviantere med to måneders fetalje med vin og andet til kongen og hans følge, »på den maner det altid haver været brugeligt«.[83] Hollænderne havde da også ophævet handelsblokaden og var i færd med at udruste en koffardiflåde på 150 skibe, samtidig med at et gesandtskab blev sendt til Holsten.[84] Faren for en væbnet konflikt med Generalstaterne var dermed ovre, og Christian 4. viste nu sin villighed til forhandling ved at nedsætte Sundtolden. Det var for sent. Gesandtskabet skulle ganske vist overbringe de nederlandske klagepunkter, men dets hovedopgave var at indlede forhandlinger med Sverige om en genoptagelse af forbundet fra 1614, der var udløbet i 1629.[85] Trods deres utilfredshed med de svenske toldopkrævninger i de tyske Østersøhavne, havde Generalstaterne således valgt side i konflikten mellem Danmark og Sverige, og uheldigvis var Christian 4. netop i gang med et foretagende, der i særlig grad måtte forøge den svenske uvilje mod Danmark.

Det drejede sig om hans hjælp til den svenske enkedronning Marie Eleonoras flugt fra Sverige. Allerede i begyndelsen af juni havde statholderen fået hemmelig ordre til at sende Erik Ottesen med PATIENTIA og MARKATTEN til Gotland, hvortil enkedronningen, med residenten Peder Vibes hjælp, skulle bringes med en lejet skude. Forberedelserne hertil, der skulle bl.a. bringes sølvbestik og duge om bord i PATIENTIA, skete under foregivelse af, at det drejede sig om overførsel af kongens søsterdatter, hertuginde Hedevig af Pommern, der året før havde besøgt Danmark. Flugten fandt sted den 24. juli, og skønt det havde været meningen, at enkedronningen skulle overføres til Preussen, blev skibene af storm og uvejr drevet vestpå. Det endte med at Ottesen måtte gå med til at sætte enkedronningen i land på Falster, hvor hun, til kongens udtalte utilfredshed, tog langvarigt ophold hos den udvalgte prins Christian i Nykøbing.[86]

Et andet af kongens initiativer, der virkede befordrende for tilnærmelsen mellem Sverige og Generalstaterne, var afsendelsen af en ambassade til den spanske konge. Den 31. juli fik kongens søn Hans Ulrik Gyldenløve instruks om som admiral med NORSKE LØVE og DELMENHORST at

82. Ordinans til Claus Daa 6. juni, C4 breve IV p 347-48.
83. Ordre vedr. rejse 1. juni, kongen var dog stadig i København den 8. men ankom til Glückstadt omkring den 11. juni. C4 breve IV p 345, 351 og 352.
84. Brev til Corfitz Ulfeldt 17. juni, C4 breve IV p 355.
85. DypH p 239f.
86. Breve til Corfitz Ulfeldt 6. juni og til Jørgen Vind 20. aug., C4 breve IV p 348f og 386f, om flugten og motiverne hertil, DypH II p 246-49.

føre Hannibal Sehested og hans følge til Spanien. Her skal det nævnes, at kongen havde planer om at gøre sin 25-årige søn til rigsadmiral, og at Gyldenløve på denne rejse fik medgivet en matematiker, der skulle undervise ham i navigation. Til beherskelse af dette område viste det sig imidlertid, at prinsen hverken havde »Hoved eller Ingenium«, og skønt hans instruks påbød ham »straks og uden nogen forhaling« at begive sig hjem, når ambassaden var sat i land, gik Gyldenløve i land i La Coruña sammen med Sehested, og blev der indtil hans epileptiske anfald tvang ham til at vende hjem med et lybsk skib.[87] Sehesteds opgave var at kræve erstatning for den overlast, som bl.a. var påført danske skibe af dunkerquerne, og at opnå handelsprivilegier. Det lykkedes. I marts 1641 fik han løfte om levering af salt over fire år til en værdi af 100.000 dlr, og der blev afsluttet en handelstraktat. Derimod afslog Sehested behændigt de spanske forsøg på at opnå dansk flådestøtte.[88] Ambassaden indebar således ingen trussel mod hverken Generalstaterne eller Sverige, men dens afsendelse påvirkede ikke desto mindre forhandlingerne i Stockholm. Den 1. september opnåedes der enighed om et forsvarsforbund mellem det efterhånden meget dansk-fjendtlige Sverige og Generalstaterne, der nu stod som Europas stærkeste flådemagt. En forbindelse der få år senere skulle få katastrofale følger.[89]

Endnu en ambassade blev udsendt. I begyndelsen af august rejste Corfitz Ulfeldt og Gregers Krabbe med følge til England på LINDORMEN og LAMMET. Eskadrechef var statholderens navne, Korfitz Ulfeldt, det må have givet anledning til nogle forvekslinger! Formålet var at forsøge at forlige kong Charles og parlamentet, og foreslå en indløsning af Orkney- og Shetlandsøerne. Ingen af delene lykkedes.[90]

I løbet af eftersommeren oprulledes en sag, som stillede hollænderne i et uheldigt lys, og som i nogen grad synes at have retfærdiggjort Christian 4. føromtalte mistillid til sine undergivne. I juni var det kommet kongen for øre, at nogle hollandske skibe, der lastede tømmer i Norge, havde nægtet at lade sig visitere. Statholderen fik ordre til at sende tre-fire middelmådige skibe derop. Det synes dog først at være sket i begyndelsen af august, og i mellemtiden havde kongen, der stadig opholdt sig i Glückstadt, beordret Marcus White på SPES og Nikkel Kock, velsagtens på SNARENSVEND, til Norge, for at skaffe sig nærmere viden om de skibe som havde opgivet mindre tømmer end de havde inde, og som havde lastet mastetræer af større førlighed end tilladt. De skibe der havde forbrudt sig skulle føres til Flekkerø. Den 30. juli fik Sivert Gabrielsen instruks om som admiral med NELDEBLADET, SVANEN, RAPHAEL og TO LOVER at kon-

87. Instruks, KBB 31. juli, Gyldenløves manglende evner, Lind 1889 p 300f.
88. DypH p 260-266.
89. DypH p 249-259.
90. DypH p 258 og 315, Instruks, KBB 5. aug. Breve til Corfitz Ulfeldt 13. juli og 9. aug., C4 breve IV p 368 og 378.

vojere den hollandske koffardiflåde fra Sundet til Flekkerø. Derefter skulle han krydse i søen »efter sædvane«, men et par dage senere blev denne del af instruksen ændret til, at han skulle besætte de skibe, der var anholdt for toldsvig i Flekkerø, og sende dem til København med to af sine skibe. I alt var 31 hollandske skippere blevet anholdt for toldsvig, de blev ført til København af orlogsskibene for at blive dømt ved admiralitetsretten. Den hollandske resident Cracau tilstod senere, at de havde fortiet så meget for tolderne at han skammede sig. Nogle havde fortiet halvdelen andre en fjerdedel af deres ladning. Sagerne afgjordes dels med konfiskation dels med pengebøder.[91]

Men det var ikke kun hollænderne der havde svindlet. I begyndelsen af september blev kongen opsøgt i Glückstadt af en person, der kunne fortælle, at der fandt underslæb sted på ladestederne i Norge. Sidst på måneden blev Nikkel Kock på HAVHESTEN og Jan Jansen på TROST sendt til hhv. Langesund og Drammen for at visitere de skibe der lastede. Og hvis de traf den stedlige visitør, skulle de arrestere ham og overlevere ham til Lensmanden. Senere forærede kongen en Bertel Nielsen fra Bragenæs i Norge 900 rdl, fordi han havde »åbenbaret nogle hollænderes forseelse«, velsagtens den person, der havde opsøgt kongen i Glückstadt, og også Nikkel Kock fik rigelig belønning for sin indsats. Året efter fik han 2000 rdl »for de Rejser han havde gjort for Kongen«.[92]

Også dette år lå der et vagtskib på Weseren, GABRIEL med Albert Jacques, der skulle holde øje med fartøjer der havde salpeter ombord. Fra Elben blev Daniel Nielsen og Christoffer Højer på KRONEN GALEJ og CHRISTIANS ARK midt i september sendt på patrulje mod fribyttere. Ellers gik efteråret med at konvojere hollandske koffardiflåder fra Sundet til Flekkerø. Midt i august afgik Daniel Husum med MARSTRANDS PLAG og HOLLANDSK FREGAT, og sidst i oktober fik Hans Lydersen på SORTE RYTTER og Peter Gorreson på SVANEN ordre til at eskortere de dømte hollandske skibe der havde undgået konfiskation i København.[93]

1641

Dette år blev mere fredeligt. I februar blev tre skibe sendt til Lister for at konvojere øksneskibene til Holland. I april blev der sendt et orlogsskib til Spitsbergen som eskorte for Johan Brams hvalfangere, og SNARENSVEND blev lagt i Øresund som vagtskib. Endelig blev en del af det tømmer, der året før var blevet konfiskeret, sendt til Spanien med HVIDE BJØRN under Villum Evertsen.[94]

Sidst i april blev Nikkel Kock på MARKATTEN sendt til Riga med en

91. Ordre til statholderen 19. juni, C4 breve IV p 358, instrukser 17. og 30. juli, KBB 17. og 30. juli. tillægsinstruks 1. aug., endvidere breve 2., 10., 22. og 26. aug. og 12. sept., C4 breve IV p 374, 381, 391ff og 401f.
92. brev af 2. sept., C4 breve IV p 396, instrukser, KBB 30. sept, pengeforæringer, KBB 23. dec. og 22. marts 1641.
93. Instruks for Albert Jacques KBB 2. maj, han kom dog først afsted senere, ny instruks KBB 30. juni. Øvrige instrukser 12. aug., 14. aug. og 20. okt.
94. Missiver og instrukser, KBB 19. febr., 3. og 19. april og 22. maj.

Hans Helms og dennes følge. De skulle til Moskva for at foreslå et ægteskab mellem kongens søn, grev Valdemar Christian, og den russiske czardatter Irene. Kock skulle, så snart ambassaden var sat i land, vende tilbage til København.[95]

Forslaget må være faldet i god jord, for midt i juni udstedtes instruks og søpas for Sivert Gabrielsen som admiral på LINDORMEN, om med SORTE RYTTER, Morits Bruun og HAVHESTEN, Peder Gorreson at overføre en ambassade til Riga. Når den var kommet i land, skulle de straks begive sig tilbage igen. Med i ambassaden var grev Valdemar Christian og Gregers Krabbe. Sendelsen førte ikke til noget endeligt resultat, greven fik end ikke prinsesse Irene at se, men russerne var interesserede i et forbund med Danmark, så forhandlingerne fortsatte de følgende år.[96]

Samtidig med afsendelsen af denne ambassade tog kongen til herredag i Bergen. Han sejlede selv med SANCTE SOPHIA, ført af Marcus White, og med i eskadren var også flådens andet hovedskib, PATIENTIA, ført af Korfitz Ulfeldt, samt NORSKE LOVE, Børge Juel, HOLLANDSK FREGAT, Laurits Nielsen og HOLLANDSK GALEJ, Richardt Smith. Det havde oprindelig været kongens plan, at fortsætte direkte til Glückstadt når herredagen var til ende, men sådan kom det ikke til at gå. SANCTE SOPHIA viste sig nemlig at være i meget dårlig stand. Ifølge kongens udsagn havde man næppe passeret Kullen, før det viste sig, at skibet lækkede så meget, at det var ved at synke, og at pumperne var uklare. Lækken befandt sig mellem stævntømmeret og galionsknæet, det måtte man da have vidst på Holmen. Kabyssen var dårligt isoleret, om natten måtte kongen selv stå i sin bare skjorte og slukke en ildløs. Skipperen var næsten døv, han kunne lidet eller intet høre og mindre forstå, af de 200 bådsmænd var der næppe 40 der kunne kompasretningerne, og arkelimesteren løb daglig omkring, fuld og drukken! Det lyder jo ikke godt, men det står fast, at eskadren sejlede direkte til Bergen, uden at søge ind i nogen af de adskillige brugbare havne der fandtes undervejs. Det tyder dog på, at situationen har været nogenlunde under kontrol. Men kongen var vred, og holmadmiralen, Erik Ottesen, fik en tid lang forbud mod at vise sig på Bremerholm. Da herredagene var til ende, afsejlede eskadren den 9. juli og ankom til Kronborg den 13. Kort efter tog kongen til Glückstadt, hvortil han ankom den 19. juli.[97]

Da må Sivert Gabrielsen være kommet tilbage fra Riga, for den 21. juli fik han instruks om med de ham tilforordnede skibe, vel sagtens dem, han havde haft med til Riga, at gå til Østersøen og der krydse mellem Sjælland, Skåne, Blekinge og Gotland. Han måtte ikke angribe nogen uden given årsag, og hvis han mødte svenske orlogsskibe på Sveriges strømme skulle

95. Instruks KBB 27. april
96. Instruks og søpas (Gabrielsens søpas fejlagtigt angivet til Vesterso), KBB 14. juni, grevens rejseplan, C4 breve V p 87. om de politiske forhold se i øvrigt DypH p 317f.
97. Søpas, KBB 14. juni, C4 misfornøjelse med togtet 13. juli, C4 breve V p 98ff, 18. juli p 104f, 21. juli p 106f, rejsedatoer og planer, C4 breve V p 96 og C4 udtog.

han, så vidt det overhovedet kunne lade sig gøre, undgå at føre merssejl. Gabrielsens opgave hang sammen med den uro, som den svenske hærfører Banérs død havde afstedkommet blandt hærens overvejende tyske tropper. I den anledning blev der fra Sverige sendt store styrker af svenskfødte soldater til Pommern og Mecklenburg, og man frygtede, at nogle af dem ville søge indkvartering i de nærliggende smålande. Gabrielsen havde ordre til af al magt at forhindre slupper, galejer eller andre skibe at nå dertil. Kongen mente, at faren ville være drevet over sidst i september.[98]

I disse år sendte de svenske residenter i Danmark med jævne mellemrum rapporter og lister over den danske flåde til regeringen i Stockholm. At den danske resident i Sverige, Peter Vibe, gjorde sig lignende anstrengelser fandt Christian 4. imidlertid nytteløst. Resultatet ses i dag, mens det svenske riksarkiv rummer udmærkede detaljerede oplysninger om den danske flåde, er der så godt som intet at finde om den svenske flåde i det danske rigsarkiv.[99]

1642

I januar skrev kongen, at til sommeren burde 20 lempelige skibe kunne udrette det fornødne. Der skulle i tide opsøges styrmænd til Spanien og til Kola i Rusland, og hverves 300 bådsmænd. Kongen beklagede sig over pengemangelen, og »hvis andre skulle have profitten og han (kun) umagen, da bytter vi vist med hinanden, så må det gå som det kan«.[100]

Efter Hannibal Sehesteds hjemrejse fra Spanien var Eiler Ulfeldt blevet i Madrid som resident ved hoffet. Der var stadig en del udestående sager der skulle afklares, f.eks. var mindst tre danske borgerskibe uden erstatning blevet taget i arrest for at tjene kongen af Spanien, et af dem fire år tidligere, det har formentlig deltaget i slaget ved The Downs 1639. Men i oktober 1641 havde Christian 4. ratificeret handelsaftalen, og i april udfærdigedes søpas og instruks for eskorteskibene til en større saltkonvoj til Spanien. Eskortestyrken bestod af fire lette orlogsskibe. SORTE RYTTER, ført af Køn Joachim Grabow som var admiral, DELMENHORST, Oluf Glad, NELDEBLADET, Lucas Henriksen og TO LOVER, Laurits Nielsen. Grabows instruks er meget udførlig, den giver et godt indblik i operationen. Han skulle først gå til Flekkerø, hvor saltskibene samledes. Her skulle han vente til konvojen var samlet, dog højst 14 dage, og sikre sig, at alle skibenes søpas var i orden, da der tidligere ofte har været problemer med dem i Spanien. Han måtte kun i største nød søge havn inden ankomsten til Cadiz eller St. Lucar. Uden for kronens strømme måtte han ikke besvære fremmede skibe, medmindre de understod sig i at angribe konvojen. Så skulle han naturligvis af yderste

98. Udkast til instruks 21. juli, C4 breve V p 105, endelig instruks der fejlagtigt anfører Halland i stedet for Gotland, KBB 22. juli, togtets formål, C4 breve V p 113.
99. Skrivelse til Peder Vibe 21. aug 1641: Aff dyn skriiffuelse, den 9. Hujus dateret, haffuer ieg iblandt andit forstanden, at du bemoiier dig at erfahre Manehren och storrelsen aff dy Svenske Orloff Skiib, Huilckeit studium Er Nullius usui. C4 brev V p 119.
100. Til Corfitz Ulfeldt 18. jan., C4 breve V p 169.

flid sætte sig til modværge. Ved ankomsten til Cadiz eller St. Lucar skulle han med et af orlogsskibene underrette guvernøren og kongens konsul i St. Lucar, og uden ophold sende kongens breve, som var medgivet ham, til Eiler Ulfeldt i Madrid. Siden skulle han lade saltskibene lodse ind, men selv skulle han med eskortestyrken holde søen i nærheden, indtil saltskibene havde indtaget deres ladning, og derefter straks begive sig på hjemrejsen. Der vankede altså ingen landlov i det spanske! Hvis spanierne ønskede at fragte eller købe nogen af kongens eller undersåtternes skibe, skulle han, uanset hvilke påskud der måtte fremføres, blankt (»rotunde«) afslå det, med henvisning til, at det udtrykkeligt var forbudt og tilmed stred mod det løfte, der for nylig var givet kongen.[101]

Den 11. maj fik Nikkel Helmer Kock bestalling som generalvisitør, altså overtolder, i Norge. Han fik ikke nogen let debut, for da han i juni lå med SNARENSVEND i Laurkullen, beklagede han sig over, at nogle skibe var sejlet bort uden at være visiteret. Kock fik ordre til at indberette skibenes navne, så skulle kongen nok sørge for, at de blev opbragt før eller siden. Det viste sig senere, at der var tale om hele 26 hollandske skibe. Efter skippernes udsagn var det Kocks egen skyld at de var sejlet, idet han havde ladet dem vente fem dage på at få udstedt søpas. I sommerens løb blev mindst fem skibe prisedømt ved Flekkerø for ulovlig udførsel af egetømmer, og navnet på et af dem, RIBE KREIER, tyder på, at også danske skibe tog del i denne handel.

Det var åbenbart ikke lykkedes at finde en dansk styrmand, der kendte farvandet ved Kola, for midt i maj hyrede Hans Lydersen på HAVHESTEN en hollandsk styrmand i Bergen, der skulle navigere skibet til Rusland.[102]

Sidst i juli blev Stenzel von Jasmund sendt til Elben med OLDENBORG og HOLLANDSK FREGAT for at føre den franske gesandt d'Avoux med følge fra Glückstadt til Calais eller en nærliggende havn. Christian 4. opholdt sig i Glückstadt, og som tidligere omtalt kom d'Avaux for skade at vække kongens vrede, da han bad om at få sine heste med på rejsen. Kongen truede endog med at sende OLDENBORG direkte hjem til København. Det blev nu ikke til noget. Skønt kongen var noget utryg ved at sende store skibe til søs på den sene årstid, afrejste d'Avoux den 15. september. Kongens bekymring var ikke helt ubegrundet, for på hjemrejsen i oktober måtte Stenzel von Jasmund søge ind til Flekkerø for at få OLDENBORGS galion repareret.[103]

Grev Valdemar Christian havde som nævnt opholdt sig i Moskva vinteren over, og da han i begyndelsen af 1642 sejlede hjemover sammen med lensmanden på Øsel, Anders Bilde, indtraf der en episode, som viser, hvorledes forholdet til Sverige efterhånden var spidset til. Da man nær-

101. Arresterede danske borgerskibe, KBB 29. juli og 7. sept. 1641, Dansk ratifikation 29. okt. 1641, DypH p 267, søpas og instruks, KBB 23. april.
102. Til Nikkel Kok 18. juni 1642 og til Corfitz Ulfeldt 15. april 1643, C4 breve V p 237 og 327f, 15. maj, to skibe og to kreiere og 28. aug RIBE KREIER prisedømt og sendt til Bremerholm, Nedenæs LensR no 1 og 8-9, styrmand i Bergen 13. juni, Bergen LensR.
103. Instruks, KBB 20. juli. 21. aug. til Corfitz Ulfeldt, C4 breve VIII p 204f, 28. aug. til Peder Vibe, C4 breve V p 246f, 12.-23. okt. kvitterede von Jasmund i Flekkerø for to bjelker til reparation af galionsrælinger m.v. på OLDENBORG, Nedenæs LensR no 10-11.

mede sig Bornholm, fulgte et svensk skib efter. Der blev skudt løsen fra begge sider, men da man passerede Hammershus, nægtede svenskeren at stryge sit merssejl og komme om bord og vise søpas, på trods af, at der fra dansk side blev skudt fire skarpe skud. Grev Valdemar Christian gav så ordre til at bruge yderligere magt, men det blev forhindret af Anders Bilde, der erklærede, at svenskerne så måtte kæmpe til det sidste, for hvis de strøg ville kaptajnen blive dødsdømt når han kom hjem. Det endte med at man lod svenskeren sejle bort. Sagen gav anledning til en dansk klage, men den blev afvist, idet Axel Oxenstierna erklærede, at strømmene omkring Bornholm ikke tilhørte kongen af Danmark, da øen lå midt i »storsøen«, en fortolkning af højhedrettens grænser, som helt afveg fra den danske.[104]

I juli var et russisk gesandtskab kommet til København for at fortsætte forhandlingerne om det påtænkte ægteskab, og i begyndelsen af august fik Nikolaus Manley instruks om at bringe gesandterne til Riga med LAMMET og KRONFISKEN. Hvis han mødte svenske orlogsskibe på kronens strømme, skulle disse skyde løsen og sende en båd med søbreve, men ikke besværes med strygning. Instruksen indeholder ingen angivelse af grænserne for kronens strømme, men måske overvejede man ændringer, for Manley fik besked på, at hvis han mødte svenske orlogsskibe under Pommern, Mecklenborg, Danzig eller Kønigsberg, skulle han hverken stryge eller anmode om strygning denne gang.[105]

Christian 4.s modstand mod »papisterne« er velkendt, og da hertugen af Gottorp tillod nogle katolikker at bygge et kapel, svarede kongen med at opkræve told af udførslen af heste, fæ og korn fra hans lande. Midt i september fik Marcus White ordre til at lægge sig ved Lister Dyb med to skibe, for sammen med Gregers Krabbe at opkræve tolden der. Aktionen førte til det ønskede resultat, hertugen måtte lade kapellet lukke.[106]

I England var oprøret mod Christian 4.s søstersøn kong Charles i fuld gang, og sidst i oktober blev statholderen Corfitz Ulfeldt og en ambassade sendt til England med GRAA ULV og MARKATTEN. Ulfeldt skulle overlevere geværer og munition og forsøge at mægle mellem kongen og parlamentet. Så snart han havde erfaret årsagen til striden, skulle han sende besked hjem med MARKATTEN. Selv skulle han blive i England vinteren over, og med første åbne vand(!) sejle hjem med GRAA ULV. Sendelsen, der også havde til formål at søge Orkney- og Shetlandsøerne indløst, førte ikke til noget resultat.[107]

Sidst i november skrev kongen, at han netop af sin egen kasse havde givet rentekammeret knap 53.000 dlr til indkøb af proviant til flåden.

104. Til Peder Vibe ca. 7. aug., C4 breve V 240f.
105. Russiske gesandter i audiens 27. juli, C4 udtog, an. forhandlinger, C4 breve V p 236, instruks KBB 4. aug.
106. Instruks, KBB 14. sept, brev til Christen Sehested med begrundelse 1. sept. og udkast til instruks, C4 breve V p 249 og 253.
107. Instruks 24. okt. C4 breve V p 256ff, kreditiv o.a. 18.-26. okt, C4 breve VIII p 218-223, resultatet af sendelsen, DypH II p 315

Hvis han ikke fremover fik mere hjælp til at holde flåden vedlige, da var det intet under, om han tabte lysten til at se efter den, så ville han hellere »i tide sælge den, mens den endnu af andre kan bruges«! Rigsrådet bevilgede skyndsomst en kornskat til flåden.[108]

1643

Allerede sidst i december 1642 var kongen begyndt at planlægge en aktion, der skulle gøre en ende på striden med Hamborg, så den fortegnelse over skibe, som skulle gøres sejlfærdige, som han udfærdigede sidst i januar, fortæller formentlig hvilke skibe, der skulle anvendes til denne aktion. Der opregnes her tre mellemskibe, 10 lette orlogsskibe og 13 små orlogsskibe og galejer med i alt 941 bådsmænd. Hvert af de 13 større orlogsskibe skulle slæbe en esping (storbåd) med fem mand. Til lands skulle Hamborg indesluttes af en hærstyrke, og med flåden fulgte tre koffardiskibe med »det der hørte til arkeliet«, nemlig krigsfornødenheder, belejringsartilleri og proviant, til denne hærstyrke. De tre skibe blev senere forøget til otte skibe og skuder.[109] I februar forelagde kongen sin hemmelige plan om en blokade af Hamborg for rigsrådet. Det kom sikkert ikke bag på kongen, at rådet på det bestemteste frarådede at begynde fjendtligheder mod Hamborg, men han fastholdt sit forehavende, for »at de gode herrer formener, at (der) endnu vel kunne findes middel, hvorved vores og vore rebellers trætte uden vidtløftighed kunne undgås, det kommer os fremmed for«. Og Christian 4. behøvede ikke rigsrådets samtykke. Der var ikke tale om nogen krigserklæring, flåden var, som kongen allerede året før så stærkt havde pointeret, hans personlige ejendom, og de hærstyrker der skulle anvendes, stod i Holsten. Så forberedelserne fortsatte, under foregivende af, at de, såvel til lands som til vands, gjaldt et togt til England.[110]

Sidst i april fik tropperne marchordre, og det skyldes vel hensynet til hemmeligholdelse af togtets virkelige mål, at brevbøgerne ikke indeholder hverken søpas eller instrukser for flåden. Det kan imidlertid fastslås, at flåden blev ledet af den nyudnævnte rigsadmiral Jørgen Vind på NORSKE LOVE, og at den må være afsejlet fra København ca. 1. maj.[111] Flåden blev imidlertid forsinket af dårligt vejr og modvind. Den 14. maj var den endnu ikke ankommet til Elben, men den 21. maj lå den ved Glückstadt. Hamborgerne havde virkelig troet, at den var bestemt for England, indtil de så den ligge på Elben. Deres råd blev da »mægtig altereret« og faldt til føje. Hamborgerne tilbød kongen 280.000 dlr, undskyldte det passerede, erkendte ham som deres rette herre, accepterede Elb-tolden og erkendte, at de ingen rettigheder havde på Elben. Kongen udtrykte ønske om, at

108. Brev til kansler Christen Thomesen Sehested 20. nov., rigsrådets bevilling 25. nov., C4 breve V p 264f.
109. Til kansler Christen Thomesen Sehested 21. dec. 1642, til Corfitz Ulfeldt 25. jan. og 12. feb., C4 breve V p 281f og 291f samt VIII p 226f.
110. Til kansleren og rigsrådet, Til Christen Thomesen Sehested 10. feb, til rigsrådet 22. feb., C4 breve V p 299f og 304ff, rigsrådets reaktion, DypH II p 323, kongens svar og foregivelse at togt til England, C4 breve V p 308 og 323f.
111. Marchordre 23. april, C4 breve V p 331f, kaptajn Henrik Knudsen på NORSKE LOVE modtog den 29. april 150 dlr. til proviant til Rigens Admiral, Rentm.R.

dette ville være et godt »kølplaster til Chanseler Oxensterns Podageriske fødder«![112]

Kort efter blev flåden sendt hjem, en styrke under Stenzel von Jasmund blev dog liggende ved Glückstadt. Af flådens øvrige aktiviteter dette år kan nævnes, at øksneskibene som sædvanlig blev eskorteret til Holland i det tidlige forår. Eskortestyrken for saltkonvojen til Spanien bestod af fem skibe, hverken skibe eller skibschefer nævnes. Også Johan Brams' hvalfangerskibe blev eskorteret, vistnok af Axel Movat på MARKATTEN »med en anden liden«. Eskorteskibene skulle vende hjem efter en måned. Endelig blev Erik Ottesen sidst i juli beordret til Vestersøen for at patruljere mod fribyttere. Hans flagskib var DELMENHORST, og desuden synes SNARENSVEND og HOLLANDSK FREGAT at have deltaget. I efteråret proviantere de i Bergen.[113]

Kongen kunne ikke ane, at netop da han udtrykte sit fromme ønske med hensyn til Axel Oxenstiernas fødder, var denne i fuld gang med at overbevise sit rigsråd om nødvendigheden af at indlede en krig mod Danmark.[114]

Men i Danmark synes den heldige udgang af konflikten med Hamborg at have hensat såvel konge som rigsråd i en besynderlig sorgløs stemning, og de gentagne advarsler fra Peder Vibe, den danske resident i Stockholm, blev ikke taget alvorligt. Således skrev kongen i september til Corfitz Ulfeldt: »Residenten i Sverige er fuld af krig og uro, som dog med Guds hjælp ingen nød haver, om vi ikke sover for længe.« Kongen begyndte dog allerede i oktober at tænke på flådens behov til det følgende års udrustning. Det var på høje tid, at man tænkte på at forsyne den flåde der, gud være lovet, fandtes i København, med øl, mad og penge, så man kunne lade den gå hvorhen man vil. Kansleren skulle spørge rigsrådet, om flåden til sommer ikke skulle være i et sådant beredskab, at man i alle tilfælde ville kunne bruge den, når behov gjordes. Rigsrådet bevilgede da også kort efter en madskat. Men den 12. december troede kongen stadig ikke Peder Vibes advarsler. Han skrev da, nærmest som en tilføjelse, i et længere brev til Corfitz Ulfeldt: »Peder wybis siiste Skriffelsis contanta Erre dig wden thuiffel bekendt, ty hand reeder fremmeligen til Barsell med krig«. Samme dag overskred den svenske feltmarskal Lennart Torstensson grænsen til Holsten med sin krigsvante hær.[115]

112. NORSKE LOVES esping, der var drevet fra flåden, indkom til Flekkerø den 14. maj, Nedenæs LensR, til Corfitz Ulfeldt og Peder Vibe, 14. og 21. maj, C4 breve V p 343 og VIII p 242. 113. Til Corfitz Ulfeldt 26. maj, flåden er på vej hjemad, C4 breve VIII p 244, Stenzel von Jasmund fik ordre til at sætte 100 mand i land fra flåden, KBB 2. juli, instruks for Hans Lydersen om med ROSEN GALEJ og ST. PEDERS GALEJ at eskortere oksnefläden, KBB 14. marts, pas og instruks for saltkonvoj KBB 9.og 21. april, udkast til instruks for hvalfangereskorte 8. april, C4 breve V p 320, instruks uden navne KBB 21. april, instruks for Erik Ottesen, KBB 24. juli, proviant i Bergen 25. sept og 5. okt., Bergen LensR.
114. DypH p 351ff.
115. Til Corfitz Ulfeldt 15. sept., til Corfitz Ulfeldt og Christen Thomesen Schested 23. okt., til Corfitz Ulfeldt 12. dec., C4 breve V p 393f, 409f og 425.

3. Torstenssonfejden 1643-45

Den svenske plan gik ud på at overrumple Danmark ved et koordineret lynangreb fra syd op gennem Jylland og fra nord ned gennem Skånelandene. Tidsplanen blev dog noget forskudt, men da feltmarskal Lennart Torstensson i december 1643 gik over grænsen til Holsten, kom det som en komplet overraskelse for den danske regering. Landet var på ingen måde forberedt på krig, og selv om det havde en stående hær, var den ikke særlig stor, og den kunne ikke stille meget op overfor den krigsvante svenske hær. Den besatte i løbet af kort tid hele den jyske halvø.[1]

Man gik dog straks i gang med at etablere et forsvar. Der blev hvervet tropper og givet ordre til flådens udrustning. Allerede den 21. december blev der sendt en pinke til farvandet mellem Als og Ærø, og i begyndelsen af januar 1644 blev der udstationeret en eskadre af små orlogsskibe i Lillebælt.[2] Så da Torstensson, efter at have underlagt sig Jylland, begyndte at tænke på en overgang til Fyn, fandt han vejen spærret. Og han fik spærringen at mærke på sin krop. Da han en februardag red på stranden overfor Middelfart for at finde et passende udskibningssted for sine tropper, blev han ramt i skulderen af et skud fra et af skibene.[3]

Noget forsinket, i begyndelsen af februar, rykkede den anden svenske hær, ført af feltmarskal Gustav Horn, ind i Skånelandene, der snart blev erobret, bortset fra de befæstede byer. Hermed stoppede imidlertid den svenske landoffensiv. Håbet om at undertvinge Danmark med et lynangreb, og dermed stille omverdenen overfor et fait accompli, var bristet. Det var uheldigt for den svenske videreførelse af krigen. Torstenssons hær var nemlig subsidieret af Frankrig for at bekæmpe kejseren, og dens anvendelse mod Danmark var ikke i Frankrigs interesse. Den svenske regering måtte derfor se i øjnene, at holdbarheden af dens påstand om at Torstenssons tilstedeværelse i Jylland blot skulle tjene til at skaffe hæren vinterkvarter, måske ville vise sig at være utilstrækkelig.

For Danmark gjaldt det nu om at sikre øerne mod fjendtlig invasion, og i februar og marts udsendtes adskillige enkelte skibe og mindre eskadrer, der havde til opgave at ødelægge eller bemægtige sig alle skibe og skuder på den jyske østkyst og vestkysten af Skåne og Halland. Formålet var naturligvis at vanskeliggøre en invasion. Også de norske defensionsskibe blev mobiliseret. Den 7. marts fik admiral Ove Gjedde ordre til at samle »den norske flåde« for at opsnappe svenske skibe og for at blokere indsejlingen til Göteborg, den eneste havn, hvortil Sverige kunne få forsyninger vestfra.

1. Askgaard 1988 p 158ff.
2. KBB 21. dec. 1643, 6., 15. og 20. januar 1644.
3. C4breve 18. januar.

Göteborg

Den 1. april tog Christian 4. kommandoen over en eskadre på 10 skibe, der afsejlede mod Göteborg. Her var det planen dels at forstærke blokaden af indsejlingen, dels at etablere et brohoved for en hær, som den norske statholder Hannibal Sehested var i færd med at opstille. Denne hær skulle så, ved et fremstød ind i Sverige, aflede den svenske offensiv i Skånelandene. Den 5. april ankrede flåden udfor Göteborg, og på en lille ø blev der anlagt en skanse, kaldet Gothenbrille, der bevæbnedes med svært artilleri, to 36 punds og to 24 punds kanoner.

Blokaden var ganske effektiv, men den norske hær nåede ikke at komme i aktion, og den 30. april fik kongen underretning om, at en hjælpeflåde, udrustet af den svensk-hollandske industrimand Louis de Geer, havde forladt Vlie, med kurs mod danske farvande. Christian 4. besluttede at stoppe hollænderne inden de nåede de indre farvande, og operationen ved Göteborg blev afblæst. Skansen blev revet ned, og flåden gik under sejl med kurs mod Vesterhavet.

Slagene i Lister Dyb

Den nederlandske hjælpeflåde var delt i tre eskadrer, der stod under kommando af den erfarne admiral Maarten Thiessen, viceadmiral Henrik Giertsen og schoutbynacht Marcussen. Den havde til opgave først at assistere Torstensson med en invasion af de danske øer, senere skulle den forene sig med den svenske hovedflåde, når den kom ud i Østersøen.

I begyndelsen af maj ankrede flåden i Kongens Havn ved Lister Dyb mellem Sild og Rømø. Herfra tog Thiessen kontakt med Torstensson, der gav ham ordre til snarest at gå til Kattegat for at støtte den planlagte invasion af Fyn. Torstensson sendte endvidere 700 soldater, da Thiessen ikke havde kunnet skaffe soldaterbesætninger i Holland. De nåede dog først frem efter den 14. maj, hvor schoutbynacht Marcussens eskadre blev sendt på kryds nordover. Mærkeligt nok synes den ikke at have observeret Christian 4.s flåde, der samme dags aften ankrede op udfor Lister Dyb. De to flåder havde følgende sammensætning:

DEN DANSKE STYRKE

9 skibe med et totalt deplacement på 5400 tons. 262 kanoner med en effekt på ca. 3714. Besætning 1316 mand.[4]

	tons	art/eff.	bes.		tons	art/eff.	bes.
TREFOLDIGHED, AD Chr. 4	1,3	44/ 784	280	TRE LOVER, VA Staller Kaas	0,7	38/ 608	200
NEPTUNUS	0,3	22/ 190	80	SORTE RYTTER	0,5	26/ 352	120
HOLLANDSKE FREGAT	0,2	12/ 72?	36	PHONIX	0,6	32/ 492	120?
NORSKE LOVE,				LINDORMEN, VA Joachim Grabow	0,7	38/ 480	200
Sbn Stenzel v. Jasmund	0,9	38/ 608	200	POSTILLIONEN	0,2	12/ 96?	80

4. Dansk skibsliste, KBB o.a. Hollandsk skibsliste med besætninger fra Försvarsstaben, artillerieffekter og deplacementer fra liste i SRA, Leufstasaml. vol 47. Deplacementer i 1000 tons.

DEN NEDERLANDSKE STYRKE

14 skibe med et deplacement på 3200 tons. 338 kanoner med en effekt på 2416. Besætning 1600 mand inklusive 700 soldater.[4] 10 transport skibe er ikke inkluderet.

	tons	art/eff.	bes.		tons	art/eff.	bes.
Thiessens eskadre				Giertsens eskadre			
VERGULTE SWAN, AD Thiessen	0,3	28/ 218	100	GROOTE DOLPHIJN, VA Giertsen	0,3	38/ 209	80
CONNINCK VAN SWEDEN	0,3	28/ 174	60	SWARTE RAVE	0,2	26/ 192	75
CAMPEN	0,2	26/ 192	60	SWARTE ARENT	0,2	22/ 116	60
PATIENTIA	0,2	24/ 194	60	ST. MAARTEN	0,2	20/ 116	75
Witte Engel	0,3	34/ 385	78	LIEFDE VAN HORN	0,2	20/ 100	40
PRINS	0,2	20/ 132	57	ST. MATTHEUS	0,3	24/ 182	70
BROUWER	0,2	20/ 114	55		1,4	150/ 947	400
HARDERINNE	0,1	8/ 60	30				
	1,8	188/1469	500				

Antalsmæssigt var Thiessen således overlegen med hensyn til skibe, kanoner og mandskab. Ikke desto mindre stod han overfor en betydelig overmagt. Mens hovedbevæbningen på de nederlandske skibe gennemgående bestod af otte eller sekspundige kanoner, var mange af de danske orlogsskibe armeret med 24 pundige, flagskibet førte endda enkelte 48 pundige kanoner. Hollændernes samlede artillerieffekt var kun ca. 2/3 af den danske, og dertil kom, at mens den nederlandske flåde gennemgående bestod af spinkelt byggede kaperfregatter og armerede koffardiskibe, var næsten alle de danske skibe egentlige orlogsskibe, kraftigt dimensionerede med tykke massive skrogsider. En ren artillerikamp i åben sø ville, alt andet lige, have resulteret i en ren massakre. Men de nederlandske skibe havde også fordele. Under favorable vindforhold var de hurtigere, de var lettere at manøvrere både til sejls og under bugsering og de stak ikke nær så dybt som orlogsskibene. Disse fordele udnyttede Thiessen mesterligt.

Dagen efter den danske flådes ankomst, gav Christian 4. ordre til at skibene, med flagskibet TREFOLDIGHED i spidsen, skulle forcere Lister Dyb. Inde i havnen skulle de gå tæt på fjenden, »indtil de kommer hinanden så nær, at de dobler om, hvem der skal spille mester«.

Det var en dristig plan, men dels forudsatte den, at den danske flåde var i stand til at besejle Lister Dyb, dels at fjenden forholdt sig passiv. Ingen af disse forudsætninger holdt. Allerede samme dag blev man klar over, at det ikke gik an at sejle ind i Lister Dyb uden stedkendte lodser, og dem fandt man ingen af, velsagtens fordi de befandt sig ombord på de nederlandske skibe.

Lister Dyb er en smal ca. 5 sømil lang rende, ved hvis udløb der ligger en barre. Her er dybden 13 1/2 fod ved lavvande, mens den ved højvande stiger til 18 1/2 fod.[5] Det danske flagskib TREFOLDIGHED stak 16 fod, det

5. Caspar Danckwerdt 1652, der bygger på Johs. Meiers opmåling fra 1643. Dybden er angivet til »4 1/2«. Desværre angives måleenheden ikke, og den passer hverken med fod, alen eller favne, der enten giver alt for små eller alt for store værdier. På Meiers kort over Øresund fra 1656 er den laveste vanddybde i Drogden imidlertid angivet til 7, igen uden at måleenheden er angivet. Drogden kunne dengang ikke passeres af skibe der stak mere end 21 fod, så Meiers måleenhed må antages at svare til 3 fod eller 1/2 favn, knap en meter. De 4 1/2 der er angivet ved Lister Dybs udmunding svarer altså til 13 1/2 fod.

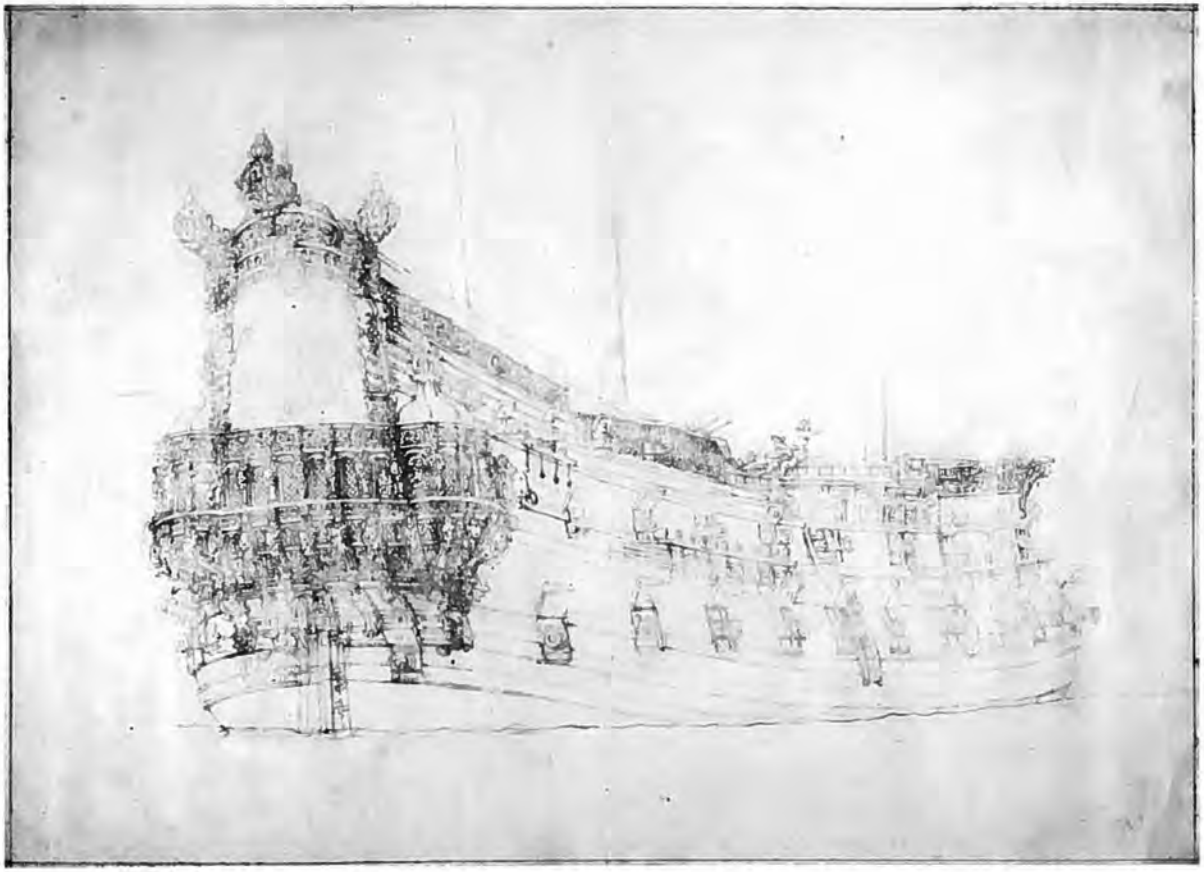
har altså kunnet passere barren ved højvande, d.v.s. to gange i døgnet, på det aktuelle tidspunkt tidligt om morgenen og sent om eftermiddagen. Den store tidevandsforskel og det smalle løb afstedkommer imidlertid en kraftig strøm, og da man ikke har kunnet navigere præcist om natten har det i praksis betydet, at TREFOLDIGHED kun kunne sejle ind i dybet om eftermiddagen og enten sejle ud igen snart efter, eller blive derinde til næste morgen, vel at mærke forudsat at man havde en stedkendt lods ombord, for grundene flytter sig ofte.

De to vigtigste kilder til slaget den 16. maj er Thiessens rapport og en dansk »Sandfærdig Relation« trykt i København den 1. juni 1644.[6] Forfatteren til relationen er anonym, men må efter ordlyden have befundet sig ombord på TREFOLDIGHED. I det følgende skal det forsøges på dette grundlag at give en sammenhængende beskrivelse af slagets forløb.

Ved daggry den 16. maj styrede den danske flåde mod indløbet. Da Thiessen så den danske flåde nærme sig, gav han straks ordre til modangreb. Vinden var i øst, den var ganske vist svag, men til hollændernes fordel, ligesom de havde fordelen af medgående strøm på grund af den indtrædende ebbe. De kunne således stå ud af gattet i regulær slagorden. Ifølge relationen var der 24 skibe. Det må betyde, at Thiessens 10 transportskibe fulgte efter, og at det ikke fra dansk side har været muligt at skelne dem fra kampskibene. Inden flåderne kom på skudhold døde vinden hen, hollænderne blev derfor nødt til at ankre op for ikke at drive hjælpeløst mod den danske flåde. For at komme tæt på fjenden lod Christian 4. udføre et langt varp, men på grund af ringe vanddybde lykkedes det kun at komme på skudhold af Thiessens flagskib VERGULTE SVAN, der må have ligget forrest. Det kom til en kort men ulige skudveksling, men så tog TREFOLDIGHED grunden. Heldigvis sprang varpet, og den udgående strøm var så kraftig at den tog skibet med sig ud på dybt vand. Dette opfattedes af Thiessen som en retræte, »Fjenden tabte lysten og begyndte at trække hareskindet på« skriver han. Omkring kl. otte rejste vinden sig så begge sider kunne gå under sejl, og ved 10-tiden kom flåderne på skudhold, så slaget kunne begynde. De første par timer var vinden dog endnu så svag, at det kneb med at holde samling på flåderne, og TREFOLDIGHED kæmpede en tid alene mod et større antal nederlandske skibe, uden at de andre skibe kunne komme det til hjælp. Ved middagstid rejste vinden sig dog igen, så skibene kunne samles, og TREFOLDIGHED blev nu godt understøttet af resten af flåden. Efterhånden som det friskede op, udviklede slaget sig til en løbende fægtning, men hollænderne må have forstået at udnytte deres skibes overlegne manøvredygtighed og ringere dybgang, for det lykkedes dem at

Omtrent sådan må Thiessen have set TREFOLDIGHED, da han forsøgte at komme på entringshold. Van de Velde portræt. Boymans van Beuningen.

6. Sandferdige Relationer om hans Kgl.May. Skibsudrustning oc Seiladtz med dets Udretning først ved Gottenborg oc Elfsborg, dernæst om den Treffning som Kgl Maj haffuer holdet i Listerdyb, Kbh 1644 d. 1 juni, KB, aftrykt med flere fejl i Danske Samlinger VI. Thiessens rapport i SRA, Flottans Handl. Sjöexp.



holde slaget inde på lavt vand, hvor de danske skibes manøvremuligheder var begrænsede. Efterhånden gjorde den danske artillerioverlegenhed dog sin virkning. Det illustreres af Thiessens forsøg på i kampens slutfase at borde TREFOLDIGHED. Thiessen angreb, sekunderet af Giertsen og et tredje skib, men da han kom op bag TREFOLDIGHED fik han »en Dvaledrik af vort Arkeli ind ad Boven og ud af Spejlet« som der står i relationen. Det fik ham til at dreje af, hvorved han blev udsat for en bredside på klos hold. »Da smagte de alle tilfulde Trefoldigheds ufordøjelige Spise, så de ravede som var de drukne, og måtte rømme Pladsen ved 3 Slet, ganske skudt til skamme på Krop og Redskab«. Thiessen indrømmer selv, at hvis ikke

hans to sekundanter havde afledt ilden fra TREFOLDIGHED, var hans skib utvivlsomt blevet skudt i sænk. Det var synkefærdigt og han havde 34 matroser og 21 soldater døde og sårede. Thiessen måtte trække sig tilbage, og til hans held var vinden nu gået i vest og strømmen gik indefter. Resten af den nederlandske flåde trak sig nu også ind i Lister Dyb, og ved fire-tiden ophørte kampen.

De danske tab opgives til 11 mand døde og sårede på hele flåden, mens de samlede nederlandske tab ikke ses opgivet. Udover tabene på Thiessens eget skib oplyser han kun, at Viceadmiralen mistede 24 søfolk og 24 soldater døde og sårede. I alt mistede hollænderne altså 103 mand på blot to skibe. Slet så store tab har de øvrige skibe næppe haft, men det er måske ikke nogen stor overdrivelse, når det senere fortaltes i Holland, at der var set over 500 døde flydende i vandet.

Slaget i Lister Dyb var det eneste søslag, hvor »Kong Kristian« selv førte flåden, såvel reelt som formelt. Det er også det eneste, hvor vor kongesangs lidt makabre udsagn om hvad der hændte Gotens Hjelm og Hjerne, har gyldighed. Men det var altså ikke svenskere men hollændere det gik ud over!

Om aftenen forsøgte man igen at finde lodser, men forgæves. Man kunne altså ikke komme ind til Thiessen, og der var ingen grund til at vente at han selv kom ud foreløbig. Så da man næste morgen ved solopgang observerede 7 skibe ude til havs, Marcussens eskadre, besluttedes det at gå efter dem. Det lykkedes dog Marcussen at undslippe, og kongen, der jo efterhånden havde opholdt sig temmelig længe i rigets periferi, satte nu kurs mod Flekkerø i Sydnorge, som han nåede den 22. maj. Her opdagede han, at flåden på vej nordover måtte have passeret en anden dansk flåde, der var på vej sydover langs den jyske vestkyst, men han valgte at blive i Flekkerø til den vendte tilbage.

Den anden danske flåde var under admiralerne Pros Mund og Ove Gjedde midt i maj kommet til Flekkerø, hvor de håbede at møde kongen. Han var da på vej mod Lister Dyb, og da man fik efterretning om, at hollænderne lå der, satte flåden kurs sydover. Undervejs blev den observeret af Marcussen eskadre, så da han den 19. maj løb ind i Lister og forenede sig med Thiessen, kunne han melde, at der var en frisk dansk flåde på vej. Samme dags aften ankom Pros Munds og Ove Gjeddes eskadrer. Modstandernes flåder havde følgende sammensætning:

DEN DANSKE STYRKE

12 skibe med et deplacement på 6200 tons, 302 kanoner med en effekt på 3683. Besætning 1296 mand.

	tons	art/eff.	bes.
Pros Munds eskadre			
ST. SOPHIA, AD Pros Mund	1,3	54/ 794	240
NELDEBLADET	0,4	20/ 236	120
DELMENHORST	0,5	28/ 284	120
MARKATTEN	0,3	16/ 158	60
TRE KRONER	0,7	36/ 626	200
PELIKANEN	0,6	36/ 512	120
GRAA ULV	0,6	30/ 540	110
SAMSONS GALEJ	0,1	8/ 48	34
	4,5	228/3198	1004

	tons	art/eff.	bes
Ove Gjeddes eskadre			
ST. SOPHIA af Tonsberg, AD			
Ove Gjedde	0,6	18/ 140	70
NORSKE LOVE af Christiania	0,4	20/ 115	70
ST. CATHARINA af Skien	0,3	18/ 115?	80
ENHJORNINGEN af Skien	0,4	18/ 115?	72
	1,7	74/ 485	292

DEN NEDERLANDSKE FLÅDE

23 skibe med et deplacement på 4900 tons 519 kanoner med en effekt på ca. 3644. Oprindelig besætning 2171 mand inklusive 700 soldater.[1] 10 transport skibe ikke inkluderet.

	tons	art/eff.	bes.
Thiessens eskadre			
VERGULDE SWAN, AD Thiessen	0,3	28/ 218	100
ONNINCK VAN SWEDEN	0,3	28/ 174	60
CAMPEN	0,2	26/ 192	60
PATIENTIA	0,2	24/ 194	60
WITTE ENGEL	0,3	34/ 385	78
PRINS	0,2	20/ 132	57
BROUWER	0,2	20/ 114	55
HARDERINNE	0,1	8/ 60	30
	1,8	188/1469	500
Giertsens eskadre			
GROOTE DOLPHIJN, VA Giertsen	0,3	38/ 209	80
SWARTE RAWE	0,2	26/ 192	75
SWARTE ARENDT	0,2	22/ 148	60
ST. MAERTEN	0,2	20/ 116	75

	tons	art/eff.	bes
LIEFDE VAN HORN	0,2	20/ 100	40
ST. MATHEUS	0,3	24/ 182	70
	1,4	150/ 947	400
Marcussens eskadre			
GROOT VLIESSINGEN, Sbn Marc	0,3	26/ 160	90
GEKROONDE LIEFDE	0,3	31/ 264	60
NIEUW VLIESSINGEN	0,2	24/ 164	90
VERGULDE POSTHORN	0,2	20/ 122	55
WAPEN VAN MEDENBLICK	0,2	20/ 142	70
DRIJ CROONEN	0,2	20/ 130	80
NORTCOPING	0,2	20/ 132	80
LANGE BARK	0,2	18/ 106	40
DE GALIOTE	-2/	8?	6
	1,7	181/1228?	71

Den danske flåde var således af nogenlunde samme styrke som den første Thiessen havde mødt. Men selv om hans flåde på papiret nu var oppe på fuld styrke skibsmæssigt, har der næppe været tid til at gøre skibene fuldt kampdygtige efter ødelæggelserne den 16. maj. De fleste af hans 519 kanoner har vel stadig været anvendelige, men hans oprindelige besætning på knap 2200 mand var blevet stærkt svækket talmæssigt og utvivlsomt også moralsk.

Den 20. blev der udgivet ordrer til de danske kaptajner. Igen planlagde man at gå ind igennem Lister Dyb, og igen stillede besejlingsforholdene sig i vejen for et sådant angreb. Thiessen var imidlertid presset af Torstensson. Forberedelserne til den planlagte invasion af Fyn var vidt fremskredne, men hjælpeflådens tilstedeværelse ved overgangen var en ufravigelig forudsætning for dens gennemførelse. Thiessen fik derfor di-

rekte ordre til at bryde ud, og den 25. om morgenen lettede han anker og stod til søs med hele flåden.

De nærmere omstændigheder omkring det slag der fulgte er ikke kendt, men det må være lykkedes Thiessen at bringe sin flåde nogenlunde intakt ud igennem den danske. Derefter formede kampen sig som en løbende artillerifægtning i den opfriskende vind. Både den 25. og 26. forfulgte den danske flåde Thiessens skibe, men høj sø og tiltagende kuling forhindrede den i at tilføje fjenden større skade. Om natten den 26. tabte man hollænderne af syne, og da man ikke kunne vide hvorhen de var sejlet, satte Pros Mund og Ove Gjedde kurs tilbage mod Flekkerø.

Thiessen havde vel tænkt sig at følge sine ordrer, men nu havde hans besætninger fået nok. De forlangte at komme hjem til Holland. Flåden var under kampen blevet splittet, og skibene var stærkt medtagne. Han måtte derfor, i stedet for at søge til Kattegat, sejle hjem til Vlie, hvor mandskabet gjorde mytteri.

Ved Flekkerø mødte Pros Mund og Ove Gjedde kongens eskadre, og sammen sejlede de endnu engang til Lister for at søge hollænderne. Her synes man at have fået vished for at de var sejlet hjem. Efter at have detacheret Ove Gjedde, der med et enkelt orlogsskib og de norske defensionsskibe skulle blokere indsejlingen til Göteborg, satte flåden kurs mod København, som den nåede den 22. juni. Her var resten af flåden i mellemtiden blevet færdigudrustet, og allerede den 29. juni kunne den samlede danske hovedflåde på 40 skibe under Rigsadmiral Jørgen Vind lette anker og sætte kurs mod Østersøen.

Det var på høje tid, for den svenske hovedflåde på 43 skibe under admiral Klas Fleming var afsejlet fra Stockholm allerede den 1. juni. Men skønt svenskerne havde haft uindskrænket herredømme i Østersøen i henved en måned, var det foreløbig kun blevet til en invasion af Femern. Øen blev erobret den 29. juni, den dag den danske hovedflåde stod ud. Men der var ingen tvivl om, at Fyn og Sjælland stod øverst på den svenske ønskeliste, og det eneste middel kongen havde til at afværge en invasion var flåden.

Slaget på Kolberg Heide

Flåderne, der skulle udkæmpe det berømte slag på Kolberg Heide, havde følgende sammensætning:

DEN DANSKE HOVEDFLÅDE

40 skibe med et deplacement på 18.700 tons. 924 kanoner med en effekt på ca. 11594. Besætning 4496 mand.[7] Lejede koffardiskibe markeret med (*).

7. Flådeliste, instruks og og flagordre i SRA, Flottans Handl. Sjöexp. Deplacementer kalkuleret af forf. i tæt samarbejde med Jan Glete. Artilleri fra følgende svenske kilder: liste over armeringen på de skibe der blev erobret i Femern Belt slaget, liste over den danske flåde i juli 1644, flådeliste ca. 1633. Alt utrykt i SRA, Flottans Handl og Leufstasaml. Danske kilder: P. Holck: Flaadelister omkring Krigsaarene 1644-45, TfS 1943 pp. 484-504 & 547-565, for 1645 Liliefalk 1913 p. 624. Med hensyn til besætningenes størrelse, ibid samt RA, Flådens Arkiv for 1655, Proviantskriverregnskaber 1644-45.
8. Flådelister fra Zettersten pp 360-361 & pp 376-377, der dog har forbehold med hensyn til bestyknings- og besætningstal. Artillerieffekter fra armeringsliste fra 3. juli 1643 i SRA, Idö-saml, antagelig Oxenstiernas arbejdspapier, samt 1648 liste i SRA, Sjöexp. Deplacementer venligst meddelt af Jan Glete.

1' eskadre	tons	art/eff.	bes.
PATIENTIA, GenAD Jørgen Vind	1,1	49/ 642	280
ORNEN	–	4/ 24?	24
SVANEN	0,5	28/ 320	120
PR. CHRISTIAN* (Kbh. skib)	0,2	18/ 150?	70
STORMARN, Sbn Henrik Mund	0,5	26/ 350	120
HAVHESTEN	0,3	14/ 160	80
JOMFRUSVENDEN	–	4/ 24?	24
FIDES	0,4	28/ 308	120
LAMMET	0,4	20/ 250?	120
OLDENBORG, VA Peder Galt	0,9	32/ 524	250
	4,3	223/ 2752?	1208

2' eskadre			
TREFOLDIGHED, Sbn Chr. 4	1,3	44/ 784	280
HOJENHALD	0,1	12/ 48?	28
SORTE RYTTER	0,5	26/ 352	120
HOLLANDSK FREGAT	0,2	12/ 72?	36
NORSKE LOVE, Sbn S.v.Jasmund	0,9	38/ 608	200
GRAA ULV	0,6	30/ 540	120
NEPTUNUS	0,3	22/ 190	80
PELIKANEN	0,6	36/ 512	120
JOSVA* (Kbh. skib)	0,1	14/ 84?	56
TRE LOVER, VA Staller Kaas	0,7	38/ 640	200
	5,3	272/ 3830?	1240

3' eskadre	tons	art/eff.	bes.
ST. SOPHIA, 4'AD Pros Mund	1,3	54/ 794	280
SAMSON GALEJ	0,1	8/ 48	34
NELDEBLADET	0,4	20/ 236	120
GAK MED	0,5	26/ 200?	100
DELMENHORST Sbn H. Knudsen	0,5	28/ 284	120
FLYVENDE HJORT	0,1	8/ 48?	24
ROTE GANTZ* (Kbh. skib	0,4	18/ 150?	70
UNGE ULV* (Kbh. skib	–	7/ 56?	30
MARKATTEN	0,3	16/ 158	60
TRE KRONER, VA Korf. Ulfeldt	0,7	36/ 626	200
	4,3	221/ 2600?	1038

4' eskadre			
LINDORMEN, VgenAD K. Grabow	0,7	38/ 480	200
EMANUEL* (Kbh. skib)	0,4	18/ 150?	70
SORTE BJØRN	0,6	18/ 200	100
FORGYLDT STOKFISK*(Kbh. skib)	0,5	22/ 192?	80
KRONFISKEN, Sbn. P. de Fasu	0,4	14/ 260	120
ST. PEDER* (Nyborg skib)	0,5	16/ 192	70
HVIDE BJØRN	0,5	30/ 268	100
ST. JACOB* (Kbh. skib)	0,6	18/ 150?	70
POSTILLION	0,2	12/ 96?	80
TO LOVER, VA Klaus Kaas	0,4	22/ 424	120
	4,8	208/ 2412?	1010

DEN SVENSKE HOVEDFLÅDE

43 skibe med et deplacement på 24.500 tons. Sandsynligvis 1036 kanoner med en effekt på 13783. Besætning ca. 5818 mand.[8]

1' eskadretons	tons	art/eff.	bes.
SCEPTER, AD Klas Fleming	1,4	58/ 1032	346
DRAKEN	0,9	40/ 678	188
GÖTEBORG	0,8	36/ 528	188
RAFAEL	0,6	34/ 302	155
REGINA	,7	34/ 495	164
LEOPARDEN	0,6	36/ 298	168
JUPITER	0,9	34/ 672	189
SMÅLANDS LEJON	0,8	32/ 624	184
KATTAN	0,4	22/ 344	97
TIGERN	0,4	18/ 108	96
MÅNEN	0,4	16/ 126	96
LILLA DELFIN (brander	–	– –	20
CARITAS (brander)	–	– –	20
LAMMET (galiot	–	12/ 66	96
FENIX (pinas)	–	10/ 30	24
	7,9	382/ 5103	2031

2' eskadre			
KRONAN, AD Åke Ulfsparre	1,7	68/ 1164	402
NYCKELN	1,0	34/ 696	188
STOCKHOLM	0,8	34/ 420	185
SAMSON	0,9	32/ 648	182
VESTERVIK	0,7	26/ 246	148
VESTGÖTA LEJON	0,7	26/ 264	144
SALVATOR	0,5	26/ 228	142
MERKURIUS	0,7	26/ 318	155
APOLLO	0,7	26/ 218	137
REKOMPENS	0,6	22/ 240	147
SVAN	0,4	22/ 240	113
ST. JACOB	0,4	12/ 60	98
JUNGFRUN (brander)	–	– –	?
BÔNAN (brander)	–	– –	20
	9,1	354/ 4742	2061?

3' eskadre			
GÔTA ARK, ALt. Bielkenstierna	1,6	72/ 1300	402
SVÄRDET	0,8	34/ 336	187
MARS	0,9	30/ 672	161
ANDROMEDA	0,6	26/ 252	140
JÄGAREN	0,5	26/ 290	130
VESTERVIKS FORTUNA	0,7	24/ 210	95
AKILLES	0,6	22/ 2401	23
ENHORN	0,4	18/ 212	106
GAMLA FORTUNA	0,6	18/ 174	123
FALKEN	0,5	18/ 192	120
PAPEGOJAN	0,3	12/ 60	92
MERMAN (brander	–	– –	30
ST: MIKAEL (brander	–	– –	17
MEERWEIB (brander	–	– –	?
	7,5	300/ 3938	1726?

Den danske flåde bestod af 40 skibe, mens svenskerne rådede over 43 skibe. Det er vel disse tal, der har fået mange forfattere til at hævde, at de to flåder var næsten jævnbyrdige. Men de svenske skibe var gennemgående betydeligt større end de danske, deres samlede deplacement var 31% større, og med hensyn til slagets hovedaktører, eskadreflagskibene, ser det ud til, at den artilleristiske overlegenhed på svensk side var næsten knusende. De tre største danske skibe, PATIENTIA, TREFOLDIGHED og ST. SOPHIA havde en samlet artillerieffekt på 2220, mens de svenske SCEPTER, KRONAN og GÖTA ARK antagelig havde en effekt på 3496, en overlegenhed på 53%![9] En nærmere analyse af de danske tal viser desuden at de, såvel med hensyn til armering som besætninger, lå betydeligt under normeringen. Ser vi bort fra borgerskibene (i skemaet markeret med *), for hvilke der ikke findes normeringstal, var de orlogsskibe, der deltog i Kolberg Heide slaget normeret med 854 kanoner og 4780 mand, mens de faktiske tal kun var 793 kanoner og 3984 mand. Den flåde, der nu stod som det eneste værn for Danmarks selvstændighed, var altså udsendt med kun 93% af det normerede artilleri og 83% af de normerede besætninger. I betragtning af, at dens modstander i forvejen var materielt overlegen på alle punkter, siger det en del om, hvor desperat situationen var i Danmark, såvel materielt som mandskabsmæssigt. Kilderne til slaget er igen den fjendtlige admirals rapport og en trykt dansk relation, skrevet af et øjenvidne der har befundet sig ombord på det danske flådeflagskib PATIENTIA.[10]

Tidligt om morgenen den 1. juli lå den danske flåde under Møen, da man observerede tre svenske skibe med kurs vestover for en kraftig østlig vind. Flåden satte efter dem, og ved ni-tiden fik man den svenske flåde i sigte mellem Femern og Lolland. Fleming var allerede blevet adviseret og havde holdt råd med sine officerer. Nu lettede han anker, og satte kurs mod vestsiden af Femern. Den danske flåde fulgte godt efter, og da man mellem kl. 12 og 1 var ved at komme på skudhold lagde Fleming over. Vinden var efterhånden gået mere i syd, så Fleming, der hidtil havde ligget i læ, begyndte at komme til luvart. Jørgen Vinds velsejlende PATIENTIA var kommet noget foran resten af flåden. Han lagde over et par kabellængder, hvorved Pros Munds ST SOPHIA nåede op på højde med PATIENTIA, der så igen drejede ned mod fjenden. ST. SOPHIA fyrede det første skud, og de to flåder passerede hinanden på klos hold under kraftig skydning. Vinden var nu gået i vest, hvorved Fleming definitivt fik luven, som han beholdt under resten af slaget.

Initiativet var dermed hans, men i den næste vending holdt Jørgen Vind sig ikke tilbage. Han gik direkte imod Flemings SCEPTER, og vendte

9. Det svenske viktualiepund var kun på 425 gram mens det danske var 496 gram. Ikke desto mindre synes de svenske kanonkalibre at have ligget meget tæt på de danske. De bedst belyste af tidens kanontyper er halvkartoverne på 24 pund. Kaliberet på de tre 24 pundigere der er bjerget fra Vasa 1628 er 146 mm (Clason i TiS 1964 p. 766), mens kaliberet på en bjerget dansk 24 pundiger fra 1631 er 148 mm (målt på Orlogsmuseet). Det giver kuglevægte på hhv. 11,8 og 12,3 kg, en difference på 4 %, som er indregnet.

10. Admiralerne Fleming og Wrangels journaler trykt som tillæg hos Bruun. Dansk relation dateret 6. juli 1644: KB, 2305 4°, Bibliotheca Danica III 117.

Flagskibet PATENTIA *i spidsen for flåden. Udsnit af van de Velde tegning af Femern Bælt slaget på Skokloster.*
Forf. foto.

først da de to admiralsskibe var på klos hold. Da befandt PATIENTIA sig midt inde i den svenske flåde, kun understøttet af nogle få danske skibe, deriblandt Vinds egen schoutbynacht Henrik Mund på STORMARN og Pros Mund på ST. SOPHIA. Det var en farlig situation, men takket være PATIENTIAS gode sejlads og præcise skydning, lykkedes det Vind at trække sig ud igen. Fleming beskriver hvorledes han forsøgte at indhente PATIENTIA for at entre det. Det mislykkedes, dels fordi skibet var hurtigere end SCEPTER, dels fordi PATIENTIAS hækkanoner plantede to fuldtræffere i SCEPTERS bov lige i vandlinjen. Dermed var forfølgelsen slut, Fleming var tvunget til at brase op for ikke at sejle sit skib i sænk.

SCEPTER lå derefter en tid og reparerede, men PATIENTIA måtte også trække sig ud af kampen nogle timer for at reparere skaderne. Det havde også fået adskillige træffere i vandlinjen, storstangen var skudt over, og der var omfattende skader på rigningen. Det må desuden anses som sandsynligt, at det var under kampen med SCEPTER at Jørgen Vind blev dødeligt såret.

Fleming gav nu sine skibschefer ordre til i næste vending at følge ham »midt igennem fjendens flåde«. Under denne tredje vending var det dog kun få skibe der fulgte ham. De fleste nøjedes med som før at dreje af til luvart og affyre kanonerne inden de kom for tæt på. Men Fleming fortsatte ind imellem de danske skibe, og befandt sig snart i heftig nærkamp med »viceadmiralen« og tre andre skibe. Det står ikke klart hvem denne viceadmiral var. Fleming har næppe kunnet gennemskue den danske flådes indviklede kommandostruktur og flagføring, men han vidste at Rigsadmiralen førte flåden, så mon ikke han med viceadmiral sigter til chefen for anden eskadre, Christian 4.? Relationen siger på dette sted, at kongen kæmpede mod fjenden, godt støttet af ST. SOPHIA, NORSKE LØVE og OLDENBORG. Det var måske her, i nærkamp med admiral Flemings SCEPTER, at den berømte episode fandt sted, hvor sprængstykker fra en svensk træffer sårede Kongen og dræbte flere i hans følge. Efterhånden var SCEPTER dog blevet så ødelagt på skrog og rejsning, at Fleming måtte trække sig ud, og de andre svenske skibe fulgte ham til luvart. PATIENTIA sluttede sig nu atter til flåden, og da SCEPTER blev kampklar forsøgte Fleming at gøre endnu en vending, den fjerde og sidste. Men mørket var ved at falde på, det blev svært at skelne ven fra fjende, og man var kommet ind på grundt vand, antagelig under Lollands kyst. Fleming fandt det rådeligst at holde af, og flåderne skiltes.

Den danske flåde gik til ankers øst for Femern, hvor den lå de næste par dage og reparerede. De sårede blev overført til det stærkt beskadigede PATIENTIA, der derefter blev sendt til København. Her døde Jørgen Vind af sine sår den 17. juli.

Rigsadmiral Jørgen Vind. Stik af Simon de Pas i J. Brochmanns ligprædiken.

Heroàs jactent priscos Graeci atq; Latini, Nos te, WINDI heros, colimus cæloq; canimus,
Qui patriæ proprio servarunt sanguine vitam: Qui moreris victor disjecti classe Suecorum.

Ifølge Fleming vendte den svenske flåde snart efter tilbage til slagpladsen for at genoptage kampen, men kunne ikke finde den danske flåde. Temmelig besynderligt i betragtning af, at den som nævnt lå få mil væk, og at Femern var i svenske hænder. Men svenskerne havde også behov for en beskyttet ankerplads, hvor skaderne kunne udbedres, så det besluttedes at gå til Kielerfjord, der var flådens fremskudte base. Her kastede den anker den 3. juli. Den danske flåde ankom udfor fjordmundingen den 7. juli, og indledte her en blokade, der varede måneden ud.

I betragtning af de heftige kampe under slaget, var tabene på begge sider forholdsvis beskedne. På svensk side opgives de til 30 døde og 50 sårede i alt 80 mand. De danske tab var 37 døde og 170 sårede.

Ingen af parterne mistede noget skib, så det må være rigtigt at betegne udfaldet som uafgjort. Det er ofte blevet kaldt en dansk sejr, fordi svenskerne i den efterfølgende måned blev tvunget til at ligge uvirksomme i Kielerfjord ved Christianspris. Men Kielerfjord var som nævnt Flemings base. Han havde, jævnfør sin instruks, ordre til at operere i tæt samarbejde med Torstensson, der befandt sig i Holsten, og som vi skal se, var det ikke blot den danske blokade der var årsag til svenskernes uvirksomhed.

Men skal vi vurdere de to flåders præstationer under slaget går førsteprisen helt klart til den danske. Det lykkedes den, ikke mindst takket være Jørgen Vinds aggressive ledelse, at holde stand overfor en fjende der kvantitativt var den betydeligt overlegen, og som over i købet fik luven og dermed initiativet.

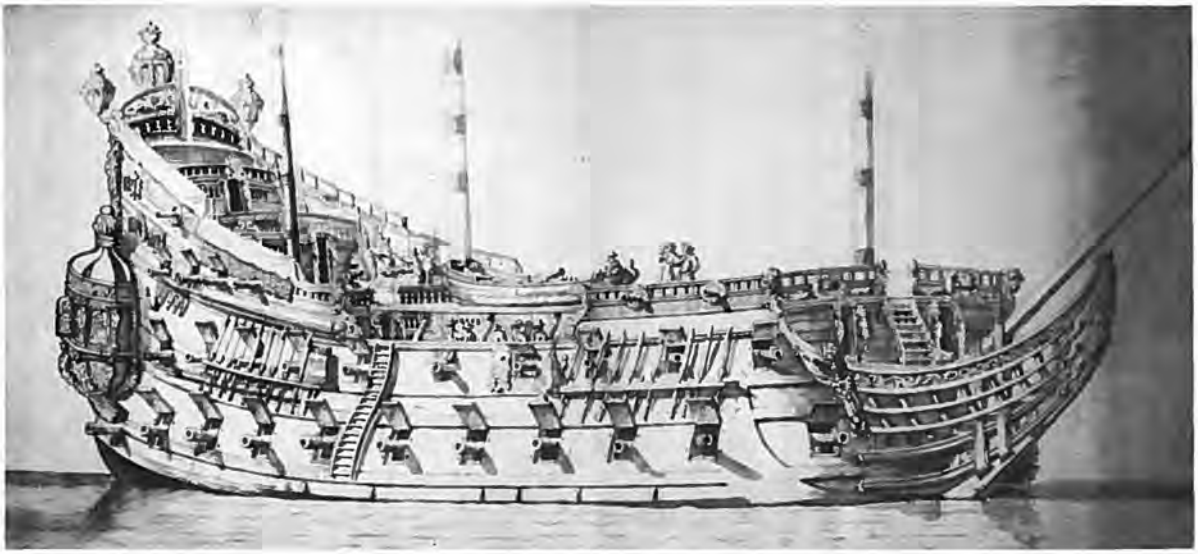
Christianspris

Posten som flådens generaladmiral blev nu overdraget til Peder Galt, der havde været viceadmiral i Vinds eskadre. Men hvor Vind klart havde været flådens reelle anfører, synes Galts stilling at have indskrænket sig til det formelle. I realiteten overtog Christian 4. nu flådens ledelse, for fremover var det kongen, der udgav ordrer og instrukser til såvel Peder Galt som de øvrige skibschefer.

Den 13. juli udstedte kongen en instruks om hvorledes man skulle forholde sig, hvis svenskerne forsøgte et udbrud. Den første afdeling der kom ud skulle angribes af Peder Galt, siden af Pros Mund og Køn Joachim Grabow, og når hele den svenske flåde var kommet ud, ville kongen komme den admiral til hjælp, der har mest behov derfor. Endelig hedder det, at hvis svenskerne sætter sejl og forsøger at undslippe, da skal de forfølges så vidt det er muligt og tilføjes skade, men ingen af dem må forsøges erobret.[11]

Danmarkshistoriens mest berømte skib, Christian 4.s TREFOLDIGHED, *portrætteret af van de Velde i 1658. National Maritim Museum.*

11. KBB.



Den sidste bestemmelse virker ret besynderlig, men reflekterer formentlig den generelle underbemanding i den danske flåde. Fleming havde faktisk på det tidspunkt planlagt at bryde ud, men blev holdt tilbage af vinden, der holdt sig konstant i øst. Og den 14. juli rådede Torstensson ham til at blive liggende, indtil den nederlandske hjælpeflåde ankom.

Det var nemlig lykkedes Louis de Geer igen at udruste Thiessens flåde. Den var nu på 20 skibe, og den var afsejlet fra Vlie i begyndelsen af juli. Thiessen havde ordre til at forene sig med den svenske hovedflåde, men han blev hindret af modvind, og nåede først Göteborg den 1. august. På vejen overraskede han et par skibe fra Ove Gjeddes eskadre, der lå og patruljerede i Kattegat. Det ene slap væk, men defensionsskibet ST. SOPHIA blev taget og indlemmet i Thiessens flåde under navnet NIEUW GOTTENBURG. Ove Gjedde opgav blokaden, og trak sin underlegne styrke ind til Marstrand.[12]

Tilbage til Kielerfjorden. Her var svenskernes situation efterhånden ved at blive uholdbar. Til lands nærmede en stor kejserlig hær under General Gallas sig Kiel, flåden led af proviantmangel, og fra den 25. juli blev den beskudt fra en skanse som danskerne havde etableret ved Laboe overfor Christianspris.[13] Den 26. om morgenen blev Fleming ramt af et skud herfra mens han stod i sin kahyt og vaskede sig. Såret var dødeligt, men Fleming nåede, i samråd med Torstensson, at udnævne sin efterfølger. Ifølge Flemings instruks skulle det have været en af de to eskadre-

12. Bergersen p. 115-116.
13. Bruun p. 149.

chefer, admiralerne Ulfsparre og Bjelkenstierna, men i stedet blev den kun 30-årige general K.G. Wrangel udnævnt til flådens øverstbefalende. Det må nok i nogen grad reflektere de to admiralers indsats, eller rettere mangel på samme, på Kolberg Heide, men også i høj grad Wrangels enestående kvaliteter. I ham fik den svenske flåde sin dygtigste og mest aggressive leder nogensinde.

Den svenske flåde var trængt, men også for den danske var tiden ved at løbe ud. Rygter om den nederlandske hjælpeflåde må have nået Christian 4., og hvis den ankom, ville flåden befinde sig i en meget vanskelig situation. Så den 29. juli fik Peder Galt ordre til angreb. Flåden skulle, i kolonneformation med Peder Galt i spidsen, gå så tæt på fjenden som muligt, og »først give den ene side og derefter den anden«. I øvrigt skulle Peder Galt »ellers nu og siden forholde sig efter forrige ordre«. Den sidste passus må antages at henvise til instruksen af 13. juli. Den 29. juli blæste det ifølge Wrangels journal op fra øst ved middagstid, hvorefter den danske flåde lagde sig over på østsiden af fjordmundingen for at få luven, men om aftenen blev det helt vindstille. Galt har altså forsøgt at udføre ordren, men vindstille har forhindret ham i at gennemføre angrebet.

Dagen efter gik vinden for første gang siden den 13. juli over i sydvest. Wrangel havde da besluttet at bryde ud så snart det blev muligt, og kl. seks om morgenen kom den svenske flåde ud af fjorden imod den danske. Den veg imidlertid østover, helt over mod Femern. Nogle timer efter blev det vindstille, og ved middagstid blæste det op fra SO. Begge flåder vendte, og nu havde den danske flåde luven. Svenskerne forsøgte at komme på skudhold, men uden held, og Wrangels journal udtrykker forbavselse over at den danske flåde ikke forsøgte at udnytte sin fordelagtige stilling til at angribe. Om aftenen gik vinden i sydvest, så svenskerne fik luven. Wrangel gik imod den danske flåde, der igen trak sig tilbage, indtil mørket forhindrede svenskerne i at fortsætte angrebet. Om morgenen den 31. juli var vinden stadig sydvest, da var den danske flåde næsten ude af syne. Wrangel søgte at sejle imod den, men vinden stilnede af, og ved middagstid gik den igen i øst. På det tidspunkt må svenskerne have ligget ud for Christianspris, for nu gik de ind i fjorden for at hente noget proviant der var bestilt tidligere. Da danskerne så det, satte de efter og kom ganske tæt på. Så vendte svenskerne sig imod dem, hvorpå den danske flåde vendte og trak sig noget tilbage. Mørket forhindrede endnu engang svenskerne i at følge efter, og ved otte-tiden ankrede de op i fjordmundingen.

Vi har ganske vist kun Wrangels udsagn om begivenhederne den 30. og 31 juli, men der er nok ingen tvivl om, at den kritik, hans beskrivelse

af den danske indsats rummer, var berettiget, og den 31. juli blev det Christian 4. for meget. Peder Galt blev sat fra sin kommando, og skulle »indtil videre besked« indtage sin tidligere stilling som viceadmiral i 1. eskadre. I hans sted blev Erik Ottesen Orning, der var kommet tilbage til flåden med PATIENTIA, udnævnt til Generaladmiral.

Den 1. august hentede svenskerne deres forsyninger, og ved 10-tiden om aftenen lettede flåden anker og stod til søs med en sydvestlig kuling, uden at blive observeret fra den danske flåde. Næste morgen gav kongen, »På Trefoldighed for Christianspris«, Erik Ottesen ordre til at sætte efter den svenske flåde, men den havde da fået så stort et forspring, at han aldrig fik føling med den. Den nåede Stockholm den 5. august.

I de tre uger, hvor den danske flåde havde ligget udfor indsejlingen til Kielerfjorden, havde Christian 4. gjort sig store tanker om, hvordan den svenske flåde kunne ødelægges når den prøvede at komme ud af »fælden«. Begivenhederne den 30. og 31. viste imidlertid, at svenskerne ikke følte sig fanget i Kielerfjord, og at de heller ikke havde nogen grund til det. Selv om den danske flådes tilstedeværelse var ubehagelig, var et udbrud først og fremmest et spørgsmål om passende vind.

Som det fremgår, opholdt kongen sig under hele forløbet på flåden, og Peder Galt var ikke flådechef da svenskernes endelige udbrud fandt sted. Ikke desto mindre var det ham, der efter udbruddet fik den ildevarslende besked, at kongen ikke agtede længere at bruge ham ved flåden, men at han ved første lejlighed skulle begive sig til København. Her blev han siden dømt til døden af en krigsret og halshugget.

Da Thiessen den 9. august ankom til Landskrone fik han at vide, at den svenske flåde var sejlet hjem. Han besluttede ikke desto mindre at trænge ind i Østersøen og gå til en svensk havn. Næste morgen satte han kurs sydover gennem Øresund. Ved Drogden var der udlagt to artilleripramme. Dem må Thiessen have vidst besked om, og det lykkedes ham at komme forbi. Han har derimod næppe vidst, at den danske hovedflåde lå lige syd for Sundet, kongens eskadre syd for Dragør og resten af flåden under Erik Ottesen ved Stevns. Det lykkedes ham imidlertid efter en kort kamp at komme forbi begge flådestyrker uden at miste noget skib. Kongen optog forfølgelsen, men måtte opgive ved Bornholm, og et par dage senere ankom Thiessen til Kalmar, hvor han blev adlet under navnet Ankerhielm.

Den 15. kom den danske hovedflåde til København, hvor størsteparten af skibene blev lagt op. Omtrent samtidig trak Torstensson sin hær ned i Tyskland, for at indlede en offensiv mod den kejserlige hær under Gallas. Dermed var faren for en svensk invasion af øerne overstået, og i løbet af den

næste månedstid overførtes størstedelen af hæren, omkring 14000 mand, til Skåne, hvor den hurtigt trængte Gustav Horn i defensiven.[14]

Den farlige situation landet havde været i om foråret, var således vendt til Danmarks fordel. Ganske vist var der ikke umiddelbart udsigt til nogen militær afgørelse af krigen, men ved en diplomatisk afgørelse ville Danmark på dette tidspunkt have kunnet forvente at opnå status quo. Nederlandene og især Frankrig havde en klar interesse i at få krigen afsluttet, og den 31. august accepterede Christian 4. deres tilbud om mægling. Fredsforhandlingerne kom dog først i gang året efter, og da var situationen en ganske anden.[15]

Slaget i Femern Bælt

Efter den svenske hovedflådes hjemkomst til Stockholm i august 1644, følte man sig i Danmark sikker på, at den ikke ville vise sig mere det år. Der lå dog en mindre svensk flådeafdeling i Wismar, og desuden regnede man med, at den nederlandske hjælpeflåde før eller siden ville blive hjemsendt. Svenskerne ville næppe betale dens hyre vinteren over. Så for at sikre mod overraskelser fra søsiden udsendtes i september en mindre dansk flåde på 17 skibe under Pros Mund, med ordre til at krydse i Femern Bælt. Pros Munds instruks pålagde ham »af yderste Magt og Formue« at beskærme og forsvare riget, og dens ordlyd levnede ham ingen mulighed for retræte ifald han skulle møde en overlegen fjende.[16]

Og det gjorde han. I Stockholm var man nemlig samtidig i færd med at udruste en flåde på 16 skibe, der under K.G.Wrangel skulle forene sig med Thiessens flåde i Kalmar. Wrangel skulle derefter søge at tiltvinge sig herredømmet i den vestlige Østersø, og, ganske som Fleming i sin tid, søge at få kontakt med Torstensson, for at overlægge hvad der kunne gøres.

Efter at have forenet sig med Thiessen den 5. oktober, sejlede Wrangel til Wismar for at hente de skibe der lå her. Hans samlede flåde var nu på 40 skibe. Her fik han underretning om, at Pros Munds flåde på 17 skibe lå mellem Lolland og Langeland, og den 11. om morgenen lettede han anker og satte kurs nordpå. Ved to-tiden fik han øje på den danske flåde, der lå for anker på østsiden af Femern. Vinden var sydvest, og det blæste op til storm, så Wrangel kunne ikke angribe, velsagtens fordi søen var for høj til at de underste kanonporte kunne åbnes. Også den næste dag stormede det for meget til at der kunne kæmpes, men dog ikke mere end at Wrangel kunne holde råd med sine skibschefer. Alt tyder således på, at Pros Mund kunne have unddraget sig kampen hvis han havde ønsket det. Og det kunne han have god grund til.

14. Askgaard 1988 p. 168-170.
15. Askgaard 1988 p. 213 note 4.
16. Liliefalk 1911, p. 504-05.
17. Försvarsstaben og bestykningsliste sept. 1644 i SRA, Flottans Handl., Sjöexp.

DEN DANSKE FLÅDE

17 skibe med et deplacement på 7.900 tons. 417 kanoner med en effekt på ca. 5312. Besætning 1870 mand, ingen soldater.

1' eskadre	tons	art/eff.	bes.
PATIENTIA, AD Pros Mund	1,1	49/ 642	240
PELIKANEN	0,6	36/ 512	100
DELMENHORST	0,5	28/ 284	100
STORMARN, Sbn Henrik Mund	0,5	26/ 350	100
LAMMET	0,4	20/ 250?	100
MARKATTEN	0,3	16/ 158	60
TRE LOVER, VA Korfitz Ulfeldt	0,7	38/ 640	200
HOJENHALD	–	12/ 48?	24
	4,1	225/ 2884?	924

2' eskadre	tons	art/eff.	bes.
LINDORMEN, AD Joachim Grabow	0,7	38/ 480	200
TO LOVER	0,4	22/ 264	100
HAVHESTEN	0,3	14/ 160	60
FIDES, Sbn Klaus Kaas	0,4	28/ 308	100
KRONFISKEN	0,4	14/ 260	100
NELDEBLADET	0,4	20/ 236	100
NEPTUNUS	0,3	22/ 190	80
OLDENBORG, VA S. v Jasmund	0,9	32/ 524	200
GALIOTEN	–	2/ 6?	6
	3,8	192/ 2428?	946

DEN SVENSKE FLÅDE

20 skibe med et deplacement på 8.700 tons. 419 kanoner med en effekt på 4649. Besætning 2035 mand, inklusive 809 soldater.

Wrangels eskadre	tons	art/eff.	bes.
SMÅLANDS LEJON, GenMJ Wrangel	0,8	40/ 714	184
REGINA	0,7	37/ 495	164
GÖTEBORG	0,8	36/ 504	188
LEOPARDEN	0,6	30/ 282	128
VESTERVIKS FORTUNA	0,7	24/ 234	122
KATTAN	0,4	22/ 204	90
MEERMAN (brander)	–	– –	30
CARITAS (brander)	–	– –	20
POSTPFERD (galiot)	–	2/ 6	9
	4,0	191/ 2439	935

Blums eskadre	tons	art/eff.	bes.
DRAKEN, AD Peter Blum	0,9	40/ 642	189
JÅGAREN	0,5	30/ 282	132
HAVSFRUN	0,4	24/ 154	102
AKILLES	0,6	26/ 216	123
SVAN	0,4	28/ 258	113
GAMLA FORTUNA	0,6	18/ 186	124
GALIOT	–	– –	9
	3,4	166/ 1738	792
Wismar skibe			
TRE KRONOR	0,8	30/ 348	146
LAMMET	0,3	12/ 66	86
FENIX	0,2	14/ 42	46
LILLA DELPHIN	–	6/ 18	30
	1,3	62/ 474	308

DEN NEDERLANDSKE HJÆLPEFLÅDE

22 skibe med et deplacement på 5.000 tons. 489 kanoner med en effekt på ca. 3603. Besætning 1308 mand inklusive 685 soldater.

Ankerhielms eskadre	tons	art/eff.	bes.
JUPITER, AD M. Thiessen	0,4	34/ 385?	85
CONINCK VAN SWEDEN	0,3	28/ 174	60
CAMPEN	0,2	26/ 192	60
PATIENTIA	0,2	24/ 194	60
WITTE ENGEL	0,3	34/ 385	78
PRINS	0,2	20/ 132	57
BROUWER	0,2	20/ 114	55
HARDERINNE	0,1	8/ 60	30
	1,9	194/ 1636	485
Giertsens eskadre			
GROOTE DOLPHIJN, VA Giertsen	0,3	38/ 209	80
SWARTE RAWE	0,2	26/ 192	75

	tons	art/eff.	bes.
SWARTE ARENT	0,2	22/ 148	60
ST. MAERTEN	0,2	20/ 116	75
LIEFDE VAN HORN	0,2	20/ 100	40
ST. MATHEUS	0,3	24/ 182	70
	1,4	150/ 947	400
Marcussens eskadre			
GROOT VLIESSINGEN Sbn Marcus	0,2	26/ 160	90
GEKROONDE LIEFDE	0,3	31/ 264	60
NIEUW VLIESSINGEN	0,2	24/ 164	90
VERGULDE POSTHORN	0,2	20/ 122	55
WAPEN VAN MEDENBLICK	0,2	20/ 142	70
NIEUW GOTTENBURG	0,6	22/ 160?	52
DE GALIOTE	–	2/ 8?	6
	1,7	145/ 1020	423

Samlet svensk/nederlandsk styrke: 42 skibe med et deplacement på 13.700 tons. 908 kanoner med en effekt på 8252. Besætning 3982 mand inklusive 1494 soldater.

Med hensyn til de danske skibes beskaffenhed, hævdede H. G. Garde i 1832, at Pros Munds kun havde tre orlogsskibe, mens resten af hans skibe var »fregatter«, og disse betegnelser ses stadig anvendt i oversigtslitteraturen. Men da Garde ikke brugte fregatbetegnelsen om modstanderens skibe, giver det et skævt billede af såvel styrkeforholdet som af det tab nederlaget betød for den danske flåde. På Christian 4.s tid brugtes ordet fregat i Danmark og Sverige kun om udenlandske skibe. Egne krigsskibe benævntes altid orlogsskibe, og bortset fra Pros Munds galiot bestod hele hans flåde af regulære orlogsskibe, ganske som den svenske.

Der har ikke tidligere været fremlagt præcise tal for bemandingen af Pros Munds flåde. Samtidige udsagn siger blot at den var underbemandet, og at den slet ikke medførte soldater.[18] Men de hidtil ubenyttede kilder giver os sikker grund under fødderne. Flåden blev den 27.-28. august provianteret til 1870 mand. Der nævnes ingen soldater, og antallet svarer da også nogenlunde til den normerede besætning minus soldater, hvoraf der burde have været 730 mand. Flåden var altså ca. 30% underbemandet.

K.G. Wrangels del af den allierede flåde var på 20 skibe, men af disse var de fire uarmerede eller ganske let bestykkede galioter, så med hensyn til egentlige orlogsskibe var den omtrent jævnbyrdig med den dansknorske flåde. Men dertil kom den nederlandske hjælpeflåde. Den bestod af 22 skibe og en galiot, i øvrigt de samme skibe som havde deltaget i Lister Dyb slagene, bortset fra at Thiessens flagskib, VERGULTE SVAN, var skiftet ud med et skib der hed JUPITER, og at det tidligere norske defensionsskib ST. SOPHIA var blevet indlemmet under navnet NIEUW GOTTENBURG.

Pros Mund stod således overfor en fjende, hvis samlede styrke var mere end dobbelt så stor som hans egen, både med hensyn til skibe og mandskab, og som medførte næsten 1500 soldater mens han ingen havde. Men Pros Mund blev og tog slaget. Hvorfor? En vægtig grund findes i hans instruks, der som nævnt ikke levnede mulighed for tilbagetog.

Og med Peder Galts skæbne i frisk erindring kan det selvfølgelig have været grund nok. Men Pros Mund vidste også, at øerne på det tidspunkt var praktisk taget forsvarsløse, idet hele hæren stod i Skåne. Og her lå han overfor en fjendtlig flåde, der medførte mange soldater, noget han sikkert har kunnet observere direkte. Dens intentioner kunne han kun gætte sig til, men den kunne meget vel være en invasionsflåde på vej mod øerne. Den eneste måde hvorpå han nu »af al Magt og Formue« kunne beskytte riget, var ved at tage kampen, vel vidende at et nederlag var praktisk taget uundgåeligt, i håb om, at han, ved at ofre sin flåde, kunne tilføje fjenden

18. Wrangel hævdede, at »att man mindre och nogare samme skepp ingalunda kan besättia«, Bergersen p. 168. Ikke desto mindre bruger Försvarsstaben normerede besætningstal inklusive soldater.

så megen skade, at denne ikke umiddelbart kunne fortsætte med sine planer.

Den 13. oktober stod slaget. Desværre har vi kun modstanderens kilder at holde os til, da der ikke er bevaret nogen aktstykker på dansk side. De vægtigste udsagn er Wrangels rapport og uddybende brev til dronning Christina samt Thiessens rapport, og desuden foreligger der diverse breve og refererede udtalelser fra andre deltagere.

Om morgenen var vinden vestlig, og da Wrangel lettede anker gjorde Pros Mund det samme, men måtte holde lidt af for at samle nogle skibe op, som stormen havde drevet i læ. Derefter vendte Pros Mund mod fjenden, og ved 10-tiden begyndte slaget. Det må være lykkedes Pros Mund at holde sin flåde samlet i omkring fire timer, men så begyndte det at knibe for de mindre skibe at holde højde med de store. De tre største skibe blev isoleret, og Wrangel forsøgte at borde PATIENTIA. Det mislykkedes, han fik en bredside som tvang ham til at trække sig ud af kampen for at reparere. Men også PATIENTIA må have fået nedsat sin manøvreevne, og det lykkedes to andre svenske skibe, REGINA og GÖTEBORG, at entre. Pros Mund forsvarede sig med sit slagsværd, stående foran sin kahyt, men da han nægtede at modtage pardon blev han skudt af to musketerer. Hans lig blev plyndret og kastet i havet. Skibet blev erobret efter en times nærkamp. I mellemtiden havde en brander antændt LINDORMEN, der kort efter sprang i luften. OLDENBORG blev omringet af tre svenske skibe, NYA FORTUNA, SVAN og LEOPARDEN, og overgav sig efter en kort kamp. Omtrent samtidig blev Korfitz Ulfeldts TRE LOVER angrebet af Thiessens JUPITER, samt SWARTE ARENDT og det nederlandske PATIENTIA. SWARTE ARENDT blev skudt i sænk af en bredside på klos hold fra TRE LØVER, og da JUPITER forsøgte at nærme sig, fik den skudt mesanen ned så skibet faldt af. Det endte dog med, at TRE LØVER overgav sig til PATIENTIA. Korfitz Ulfeldt fik skudt det ene ben af, han døde to dage senere.

Da Thiessen drev væk fra TRE LØVER, blev han klar over, at de mindre danske skibe havde taget flugten, de fleste med kurs mod Lolland. Thiessen iværksatte straks en forfølgelse. Herunder blev TO LØVER erobret af Giertsens GROOTE DOLPHIJN og også HAVHESTEN og FIDES blev erobret. Af de resterende skibe blev NEPTUNUS, NELDEBLADET, STORMARN og KRONFISKEN grundsat på Lolland. Besætningerne flygtede i land, hvorefter hollænderne bjergede skibene. DELMENHORST blev også grundsat, men her huggede besætningen hul i bunden af skibet og forsvarede sig. Da der kun var 30 usårede mand tilbage, bjergede de sig i land. Skibet kunne ikke trækkes af grunden, så det blev antændt af branderen LILLA DELFIN. De tre små skibe

MARKATTEN, HOJENHALD og galioten blev også grundsat, men på så lavt vand at hollænderne ikke kunne følge dem med deres skibe, og et forsøg på at nå dem med både blev afslået af musket- og kanonild fra besætningerne og strandvagterne i land. Disse skibe blev senere bjerget.

Svenskerne forfulgte PELIKANEN og LAMMET med fire af deres bedste sejlere, men de slap bort. De nåede først København den 17. oktober, så formentlig er de gået op gennem Store Bælt og nord om Sjælland.

Slaget i Femern Bælt tegnet af van de Velde for sejrherren. K. G. Wrangel. Fra venstre til højre skimtes det brændende Lindormen mellem DRAKEN og WRANGELS SMÅLAND LEJON, hvis rigning er i norden. Derefter ses Oldenborg i kamp med tre svenske skibe.

Til højre for midten TRE LØVER, *fejlagtigt vist med et tretunget flag, i kamp med* JUPITER *hvis mesanrå er skudt ned. Imellem dem skimtes det synkende* SWARTE ARENT. *Længere til højre ses* PATENTIA *med bortskudt mesanmast i kamp med* REGNA *og* GÖTEBORG. *Skokloster, forf. foto*

Slaget havde således kostet den danske flåde 12 skibe. 1000 mand blev taget til fange, og da besætningerne på de i alt syv skibe, der blev taget til søs, tilsammen udgjorde 1100 mand, må der på dem være faldet 100 mand under slaget. LINDORMENS ødelæggelse kostede 50 mand livet,[19] så de øvrige seks skibe har i gennemsnit mistet ca. otte mand hver, mens det gennemsnitlige tal i Kolberg Heide slaget var under en. Dertil kommer tabene på de skibe der slap væk, eller hvis besætninger slap i land.

På svensk side gik kun det nederlandske SWARTE ARENDT tabt, mandskabet blev dog reddet. De svenske mandskabstab var 59 dræbte. Antallet af sårede kendes ikke på nogen af siderne.

Men selv om prisen var høj, forsinkede ødelæggelserne på skibene svenskerne i udøvelsen af det søherredømme de havde tilkæmpet sig. Efter slaget gik den svensk-nederlandske flåde til Christianspris, hvor den lå resten af måneden og reparerede. Først den 30. oktober lettede den anker. Thiessen satte kurs hjemover gennem Store Bælt, og Wrangel gik til Femern. Efter at Torstensson havde rømmet øen, var den blevet besat af 300 danske soldater, men fem dage før Wrangels ankomst var de blevet trukket tilbage til Lolland. Svenskerne kunne således besætte Femern uden at møde modstand. Derefter gik Wrangel til Wismar, hvor de sårede blev sat i land. To af de danske priser, PATIENTIA og OLDENBORG, stak for dybt til at gå ind til Wismar, de blev derfor sendt til Stockholm. Den 13. november satte Wrangel kurs mod Køge Bugt med ni skibe og en brander. Men også hæren i Skåne var nu trukket tilbage til øerne. Selv gik Christian 4. over til København den 30. oktober.[20] Dermed var det skånske felttog slut, men forsvaret af øerne var nu så stærkt, at Wrangel ikke kunne foretage landgang. Den 17. gik han med to skibe op i Øresund, hvor de skød svensk løsen udfor København. Og dermed synes Wrangel at have fundet mulighederne for lønsom aktion udtømt. Dagen efter satte svenskerne kurs sydover mod Wismar, hvor flåden blev lagt op.

Udover en ganske vist ydmygende magtdemonstration, var det eneste resultat Wrangel kunne opvise, efter at have haft uindskrænket søherredømme i over en måned, således besættelsen af en strategisk temmelig betydningsløs ø, som allerede var rømmet af danskerne.

Det er måske grunden til, at mange danske forfattere prøver at slå nederlaget i Femern Bælt slaget hen som et mindre uheld, der ikke fik nogen særligt alvorlige konsekvenser. Her må man imidlertid gøre sig klart, at skibstabene udgjorde over en tredjedel af flådens regulære orlogsskibe. Ti af skibene kunne desuden føjes til den i forvejen overlegne svenske flådes styrketal. I virkeligheden medførte det danske nederlag en så afgørende forrykkelse af magtbalancen til søs, at ethvert håb om at krigen kunne ende med dansk sejr var tabt.

Det så man klart i samtiden. Hærens tilbagetrækning til øerne var ikke begrundet med logistiske forhold, den gennemførtes »til landets sikkerhed og konservation«. Øerne sattes i forsvarsberedskab, Københavns befæstningsværker blev udbygget og byens borgere fik besked på at proviantere til 6 måneder.[21] Men mest markant afspejledes de ændrede styrkeforhold i

19. Bergersen p. 192.
20. Askgaard 1988 .170.
21. KBB 3/11 & 18/11 1644, 12/2 25/3, 17/4 & 4/6 1645.

Generalstaternes reaktioner, efter at nyheden om nederlaget var nået frem. Staterne var traktatligt forpligtet til at komme Sverige til hjælp i en krigssituation, men vel at mærke kun hvis Sverige var den angrebne part, ikke hvis Sverige selv havde indledt krigen. I 1644 bestræbte Generalstaterne sig da også på at forholde sig strengt neutrale i konflikten, i hvert fald officielt. Ganske vist så man gennem fingre med, at Sverige hyrede skibe og mandskab i Holland, men den statsflåde på 32 orlogsskibe, der under de With eskorterede Østersøflåden til sundet det år, trak sig straks derefter op i Kattegat, hvor den fredeligt afventede koffardiflådens tilbagekomst.
Men i vinteren 1644-45 rejste der sig en stærk stemning for at Generalstaterne skulle gå ind i krigen på svensk side. Det var især de stor handelshuse i provinsen Holland, der øjnede en mulighed for på den måde at opnå toldfordele. Det blev dog besluttet indtil videre at søge at opnå disse fordele ved en kombination af diplomati og trussel om militær indgriben. Årets Østersøflåde skulle ved hjælp af en stærk orlogsflåde tvinges igennem Øresund uden at betale told, og orlogsflåden kunne derefter ved sin tilstedeværelse udgøre et vægtigt forhandlingsargument.[22] Der er ingen tvivl om, at Generalstaternes ændrede holdning i 1645 var en direkte følge af den svækkelse af Danmarks flådemagt, som slaget i Femern Bælt havde medført.

1645

Den 8. februar 1645 indledtes fredsforhandlingerne i grænsebyen Brømsebro i Blekinge med Frankrig og Nederlandene som mæglere. I første omgang drejede forhandlingerne sig om toldlettelser, og her opnåedes der ret hurtigt enighed. Efter Torstenssons store sejr over de kejserlige styrker ved Jankowitz sidst i februar stillede svenskerne imidlertid nye krav. Nu forlangte de landafståelser, og der var ikke tale om småjusteringer. Grænsen mellem Danmark og Sverige burde efter deres mening rettelig ligge i Øresund! Det ville Christian 4. ikke gå med til. Han var villig til at købe freden for store pengeofre, men ikke til at gå ind på de øvrige krav, da det ville være ham til største vanære.[23]

Kongen greb så til et af de få midler der var tilbage til at forbedre den danske forhandlingssituation: en spærring af sundet ved Drogden. Thiessens passage af Drogden i august 1644 havde vist, at de to artilleripramme der da var udlagt, ikke var tilstrækkelige til at forhindre fjendtlig passage. De blev nu forstærket med et blokhus ude i vandet. Desuden blev den anden side af sejlrenden afspærret med forsænkede skibe, således at renden ikke var bredere end at man kunne skyde over den med skrå. Anlægsarbejdet påbegyndtes i marts, og da den nederlandske flåde under

22. Bergersen pp. 246-247.
23. C4 brev 18/3.

de With ankom i begyndelsen af juni kunne Drogden kun passeres ved hjælp af stedkendte lodser. Midt i juli var anlægget stort set færdigt.

Göteborg

Den danske flåde blev udrustet, og den 4. maj fik den nyudnævnte rigsadmiral Ove Gjedde instruks om med »rigens flåde« at gå til »Nordsøen« for at søge fjenden og opbringe alle der ville gøre fjenden tilførsel. Kort sagt skulle han etablere en blokade af Göteborg, hvor Thiessen, nu Anckerhielm, lå med en styrke på to middelstore og 12 små skibe.

Det kan have interesse at se, hvor stor en flådestyrke Danmark på det tidspunkt formåede at sende i søen. Som det fremgår af skemaet var flåden på 24 skibe, men af dem var kun de 14 egentlige orlogsskibe, resten var enten lejede koffardiskibe eller småfartøjer uden større kampværdi. Flådens samlede styrke var kun lidt over halvt så stor som den flåde, der havde kæmpet på Kolberg Heide året før. Til gengæld reflekteres erfaringerne fra Femern Bælt slaget i den betydeligt stærkere bemanding af skibene. F.eks var de lette orlogsskibe, der året før havde måttet nøjes med 100-120 mand, nu besat med 150-160 mand.

DEN DANSKE FLÅDE MOD GÖTEBORG, FORÅRET 1645

24 skibe med et deplacement på 10.500 tons. 523 kanoner med en effekt på ca. 6996. Besætning 2922 mand.° Lejede koffardiskibe er markeret (*).

	tons	art/eff.	bes.		tons	art/eff.	bes.
ST. SOPHIA, RA Ove Gjedde	1,3	54/ 794	300	FORLOREN SØN	0,3	20/ 212?	100
TREFOLDIGHED	1,3	44/ 784	300	SORTE BJORN	0,6	18/ 200	150
TRE KRONER	0,7	36/ 626	260	GAK MED	0,5	26/ 200?	160
NORSKE LØVE	0,9	38/ 608	260	ST. PEDER* (Nyborg Skib)	0,5	16/ 2	100
HVIDE BJORN	0,5	30/ 268	160	NORSKE GALIOT*	–	-/ –	16
SORTE RYTTER	0,5	26/ 352	160	ST. JACOB skude	–	-/ –	7
GRAA ULV	0,6	30/ 540	160	ROSENGALEJ	–	11/ 40?	36
PELIKANEN	0,6	36/ 512	150	FLYVENDE HJORT GALEJ	0,1	8/ 56?	24
PHONIX	0,6	26/ 476	150	ST. PEDER GALEJ	0,1	8/ 56?	18
SVANEN	0,5	28/ 320	150	ORNEN	–	-/ –	17
FORGYLDTE STOKFISK*(Kbh.skib)	0,5	22/ 192?	100	HOJENHALD	0,1	12/ 48?	24
STORE LYKKEPOTTE	0,3	28/ 496	100	JOMFRUSVENDEN	–	6/ 24?	20

Togtet til Göteborg blev en fiasko. Gjedde ankom til Varberg den 19. maj. Herfra sendte han ROSENGALEJEN på rekognoscering, men den blev taget af det nederlandske FAMA. Dagen efter sejlede Gjedde til Hisingen udfor Göteborg, hvor Anckerhielm trak sine skibe i sikkerhed ind i indsejlingen, men fire dage efter forliste Gjeddes flagskib ST. SOPHIA ved at støde på et blindt skær under en kraftig storm. Alle ombordværende blev reddet, inklusive admiralen, der slap med et brækket ben. Kort efter blev

flåden kaldt hjem, velsagtens på grund af gentagne opfordringer fra de danske forhandlere i Brømsebro. Den ankom til København den 31. maj.

Generalstaternes indgreb

Dagen før var de With afsejlet fra Holland med en flåde på 49 orlogsskibe der eskorterede ca. 300 koffardiskibe bestemt for Østersøen. Orlogsflåden var bestykket med 1400 kanoner og besat med 4300 mand. Man havde samlet 5000 soldater til brug ved eventuelle landoperationer, de blev dog ikke embarkeret.[24] Omtrent samtidig, den 28 maj, var den svenske hovedflåde under admiral Erik Ryning løbet ud fra Stockholms skærgård, men vedvarende modvind forhindrede den foreløbig i at nå Østersøen.

De With må derimod have haft gunstig vind, for allerede den 3. juni kunne lensmanden på Kronborg meddele, at han havde fået efterretning om, at den nederlandske flåde nærmede sig. Han fik ordre til at lade den passere uhindret, hvad enten den strøg eller ej, og den 5. juni stod de With ind i Øresund med sin flåde og koffardiskibene uden at betale told. Der var dog ført nøjagtig fortegnelse over skibene og deres last, så tolden eventuelt kunne erlægges hvis forhandlingerne førte til et sådant resultat.

Den 9. juni førte de With sin flåde gennem Drogden, uden at der blev lagt hindringer i vejen for gennemsejlingen. Spærringsværket var ved at være fuldført, og de With skrev, at gennemsejlingen ikke var bredere end et musketskud kunne række. Men Danmark ønskede ikke at udfordre Generalstaterne, for på det tidspunkt var de danske og nederlandske forhandlere ved at være nået til enighed. Den 19. juni erfarede Christian 4., at der var opnået enighed med Generalstaterne om reducerede toldsatser i såvel Øresund som Norge, men at staterne betingede sig, at der opnåedes enighed med Sverige. Omtrent samtidig lettede de Withs orlogsflåde anker i Køge Bugt og gik tilbage gennem Drogden, hvorefter han ankrede på Københavns red, klos op ad den danske flåde. Og trods henstillinger om at finde en »mindre suspekt« ankerplads, blev han liggende her indtil fredsslutningen.

Efter operationerne i efteråret 1644 havde K.G. Wrangel som omtalt lagt sin flåde op i Wismar. Den 21. maj fik han ordre til at gå til Dornbusch for at forene sig med hovedflåden under Erik Ryning. I begyndelsen af juni gik han under sejl, og da Ryning lod vente på sig, gik han til Bornholm, som han erobrede.

I København var man åbenbart underrettet om Rynings problemer med at nå ind i Østersøen, for den 22. juni forberedte man sig på at udsende den svage danske flåde, nu under rigsviceadmiralen Niels Trolle, for at angribe Wrangels flåde og generobre Bornholm. Trolles instruks pålagde ham imid-

lertid at advisere de With inden afsejlingen, og da denne oplyste at han havde i sinde at følge efter med en del af sin flåde, blev operationen aflyst. De Withs intentioner var ikke kendt, og muligheden for, at han i givet fald skulle støtte Wrangel kunne ikke afvises. De With havde faktisk, jævnfør sin instruks, pålæg om at forholde sig strengt neutral, men hans optræden i sundet var ikke alene stærkt provokerende overfor Danmark, den var ensidigt til Sveriges fordel. Hans malevolente holdning overfor Danmark kom da også klart til udtryk i et brev han den 11. juli sendte admiral Ryning. Her meddelte han, at han helst ville angribe den danske flåde, men at han hidtil ikke havde kunnet finde rimelig anledning hertil.[25] Aflysningen af Trolles togt til Bornholm var således en fornuftig disposition.

Skønt teksten angiver årstallet 1644, er der ingen tvivl om, at stikket forstiller situationen i sommeren 1645, hvor de nederlandske og svenske flåder lå ved København. Van de Velde synes at have fulgt med den nederlandske flåde, her kan han have tegnet slaget i Femern Bælt for K.G. Wrangel. Mange af de ex-danske skibe indgik i den svenske flåde, deriblandt TRE LOVER, *der var Wrangels flagskib,* PATIENTIA, OLDENBORG *og* FIDES.

Den svenske hovedflåde

Først den 5. juli lykkedes det Erik Ryning at forene sig med Wrangels flåde ved Bornholm, men trods indtrængende opfordringer fra Gustav Horn om at gå til sundet for at afskære forbindelsen til Malmø, var han nødsaget til at gå til Dornbusch for at proviantere, hans flåde havde jo nu været i søen i over en måned. Først den 22. juli var flåden klar til afsejling, i orden og styrke som anført herunder.

DEN SVENSKE HOVEDFLÅDE, SOMMEREN 1645

40 skibe med et deplacement på 23.000 tons. Sandsynligvis 1046 kanoner med en effekt på 13829. Besætning ca. 5732 mand.[a]
Ex. danske skibe markeret (*).

1' eskadre	tons	art/eff.	bes.
SCEPTER, AD Erik Ryning	,4	58/ 1032	346
ÄPPLET	1,5	66/ 996	346
PATIENTIA*	1,1	44/ 672	282
SVÄRDET	0,8	34/ 336	187
SAMSON	0,9	34/ 648	182
OLDENBORG*	0,9	38/ 472	236
REKOMPENS	0,6	22/ 240	147
APOLLO	0,7	26/ 218	137
KALMAR NYCKEL	–	10/ 30?	?
MÅNEN	0,4	16/ 126	120
HÖKEN	–	14/ 54	68
MEERWEIB	0,3	8/ 40	79
BÖNAN (brander)	–	2/ 12	20
NÄSVIS (bøjert)	–	-/ –	?
	8,3	372/ 4876?	2120?
2' eskadre			
TRE LEJON* Gen. K.G. Wrangel	0,7	48/ 690	293
DRAKEN	0,9	40/ 678	188
ÖRNEN*	0,6	24/ 322	166
SMÅLANDS LEJON	0,8	32/ 624	182
TRE KRONOR	0,8	32/ 318	139
REGINA	0,7	34/ 495	139
LEOPARDEN	0,6	30/ 298	128
FIDES*	0,4	28/ 282	137
JÄGAREN	0,5	26/ 290	128
TU LEJON*	0,4	22/ 244	117
SVAN	0,4	22/ 240	104
KRONFISKEN*	0,4	16/ 242	107
CARITAS (brander)	–	– -	21
FENIX (pinas)	–	10/ 30	24
	7,2	364/ 4753	1873
3' eskadre			
KRONAN, AD Åke Ulfsparre	1,7	68/ 1164	402
JUPITER	0,9	32/ 672	189
STOCKHOLM	0,8	34/ 420	186
NYCKELEN	1.0	34/ 696	188
VESTGÖTA LEJON	0,7	26/ 264	144
MERKURIUS	0,7	26/ 318	155
VESTERVIKS FORTUNA	0,7	24/ 210	95
KATTAN	0,4	22/ 144	97
ENHORN	0,4	18/ 212	106
GRIPEN	0,2	12/ 32	64
ST: MIKAEL (brander)	–	– –	17
LAMMET (galiot)	–	14/ 68	96
	7.5	310/ 4200	1739

24. Bergersen p. 248.

Som det fremgår var den svenske hovedflåde i 1645, trods skibstab (Ryning havde måttet sende et par skibe tilbage til Stockholm på grund af stormskader og Wrangel havde mistet tre skibe ved forlis), af nogenlunde samme styrke som den der havde kæmpet på Kolberg Heide året før, men den var nu over dobbelt så stærk som den flåde Danmark-Norge kunne mønstre.

Den 25. juli ankrede Ryning i Køge Bugt, så tæt på København, at masterne på de danske og nederlandske skibe kunne ses. Ryning overvejede et angreb på spærringen ved Drogden, alternativt en gennemsejling af Malmøkanalen, men veg tilbage, i første omgang på grund af manglende oplysninger om sejladsforholdene. I København var man åbenbart klar over hans intentioner, for den 30. juli og 1. august blev befæstningen forstærket med kanoner og folk fra flåden, både langs stranden, på prammene og i blokhuset, da »første attak var at vente her«. Kommandanten i Malmø fik desuden besked på at søge at skaffe daglig kundskab om Gustav Horns tropper i Skåne, hvor de befandt sig, og om der var nogen tegn på at de var ved at indskibe sig.[26]

25. Liliefalk 1913 p. 647.

De oplysninger Ryning manglede om besejlingsforholdene, skaffede de With ham. Han havde, under dække af neutralitet, oploddet Malmøkanalen, noget svenskerne næppe selv kunne have gennemført, og Drogden-spærringen kendte han jo også. Han oplyste den 6. august Ryning om, at Drogden var spærret så kun skibe med 10-12 fods dybgang kunne passere (normal vanddybde var ca. 22 fod), og at der ganske vist var vand nok i Malmøkanalen, men at navigationen der var vanskelig. Ryning opgav derefter at føre hovedflåden op i Sundet. Enkelte mindre skibe blev dog sendt afsted, og den 7. august blev det danske ST. PEDER på 22 kanoner, der eskorterede proviantskuder til Malmø, erobret trods hårdnakket modstand.[27] Men med Rynings forsigtige adfærd fortonedes udsigten til en svensk invasion af Sjælland, og den 12. august nåede forhandlerne i Brømsebro til enighed om fredsbetingelserne. Danmark indvilligede i at afstå øerne Øsel og Gotland samt de norske landskaber Herjedalen og Jæmtland, samt Halland for 30 år.

Det var hårde vilkår, men det må erindres, at målet med det svenske angreb havde været en total udslettelse af Danmark-Norge som selvstændigt kongerige. Ser man tilbage på krigen er det klart, at skønt svenskernes angreb kom helt uventet, slog deres planer om et overrumplende og afgørende lynangreb fejl. Det gav Danmark-Norge tid til at organisere et forsvar, og i efteråret 1644 var forholdene stabiliseret, således at de to modstandere stod omtrent lige. Krigens vendepunkt blev det danske nederlag i Femern Bælt den 13. oktober 1644. Her blev Danmark-Norge sat i defensiven for resten af krigen, og svækkelsen af den danske sømagt opmuntrede Generalstaterne til at anvende truslen om magtanvendelse for at opnå merkantile fordele. Ironisk nok lå årsagen til nederlaget i Femern Bælt netop i den arrogance, hvormed Christian 4. igennem 1630'erne havde behandlet Generalstaterne ved sin opskruning af toldsatserne for deres livsvigtige Østersøhandel. Her lå årsagen til den nederlandske villighed til, trods erklæret neutralitet, at støtte Sveriges mål på alle måder, og uden den nederlandske indsats ville Femern Bælt slaget næppe være blevet udkæmpet overhovedet. Når det alligevel lykkedes at slippe forholdsvis billigt ved fredsslutningen, må det nok ses som et resultat af Christian 4.s demonstration af såvel vilje som evne til effektivt at spærre en af datidens vigtigste handelsveje, Øresund.

26. KBB
27. Bergersen p. 273-274.

6. 1645-1660 Mod Afgrundens Rand

1. Styrke og materieltilgang

Flådens tab under Torstenssonfejden havde været katastrofalt store. I tonnage var tabet 8.600 tons svarende til 40% af styrken i 1643, men især var det de store skibe på over 500 tons det var gået ud over, her var tabet på 6.700 tons eller hele 44%. Og i virkeligheden var tabet endnu større, for blandt de sidstnævnte var det først og fremmest de egentlige orlogsskibe det gik ud over, her gik over halvdelen tabt, mens antallet af mere koffardiprægede store skibe blev forøget i løbet af krigen.

Af de tre hovedskibe i 1643 var de to gået tabt. Det veltjente PATIENTIA havde svenskerne erobret i 1644. Det fik de nu ikke meget glæde af, i svensk tjeneste var det kun udrustet et enkelt år, 1645, kort efter udgik det. Heller ikke SANCTE SOPHIAS forlis i 1645 kan betegnes som noget stort tab for flåden, det havde altid været et problemskib.

Mellemskibene var det også gået hårdt ud over, fra at have rådet over ni skibe af denne størrelse i 1643 var tallet efter krigen kun fire. De to ældste, Frederik 2.s RAPHAEL og det koffardiprægede SANCTE ANNA var dog begge kassable, de blev sænket i Drogden som spærring i 1645. Men såvel LINDORMEN, der brændte i Femern Bælt 1644, som OLDENBORG og TRE LOVER, der blev erobret her, var udmærkede skibe.

Også i kategorien lette orlogsskibe var tabet stort. Ud af ti skibe i 1643, gik de fem tabt i Femern Bælt.

I alt bestod flåden ved krigens slutning af 25 skibe på totalt 12.800 tons, mens den svenske flåde rådede over 58 skibe på i alt 35.800 tons, en næsten tredobbelt overvægt. Følelsen af, at Brømsebrofreden blot var en våbenhvile, var udbredt, men en genopbygning af den danske flåde til en styrke, der blot nogenlunde kunne modsvare den svenske, må have forekommet en næsten umulig opgave, især på baggrund af den fuldstændig ødelagte økonomi efter krigen. Ikke desto mindre tog man straks fat på genopbygningen.

Umiddelbart var køb (på kredit) af de mest velegnede defensionsskibe en nærliggende udvej til en hurtig forøgelse af flåden. Den blev da også brugt, men disse skibes begrænsede kampværdi var velkendt. Der var således ingen vej udenom et omfattende nybyggeri af egentlige orlogsskibe. Her ville den billigste vej til en forøgelse af flådens tal have været en fortsættelse af det lette orlogsskibskoncept. Men erfaringerne

havde tydeligt vist, at skønt de lette orlogsskibe var særdeles nyttige i fredstid, hvor de havde vist sig velegnede til patruljetjeneste, var deres værdi i krigstid, især overfor en talmæssigt overlegen flåde, temmelig begrænset. I Femern Bælt slaget havde kampene om de store skibe været afgørende, deres nedkæmpelse havde ført til et sammenbrud af flådens modstandskraft. Og skønt der ikke er fundet nogen betænkninger desangående, viser det faktiske nybyggeri, at man straks efter krigen tog konsekvensen og valgte udelukkende at bygge store skibe. Byggeriet blev desuden drevet med en hidtil uset kraft. I løbet af de syv år frem til 1651 modtog flåden hele fem hovedskibe, lige så mange som Christian 4. havde bygget i løbet af de første 40 år af sin regeringstid, og de nye skibe var endda gennemgående betydeligt større end dem man tidligere havde bygget! En anden krigserfaring, som man straks tog konsekvenser af, var, at de danske skibes modstandskraft overfor entring havde vist sig at være for ringe. I 1645, allerede inden krigen sluttede, skrev den nyudnævnte holmadmiral Christoffer Lindenow, at skibene skulle gøre »fast offuen paa det meste mueligt er for Entring«, og at der skulle støbes kanoner »klockeviis at schüdde langs schibs med«.[1] Skibenes overbygninger skulle altså forstærkes, og tværskotterne armeres med kanoner, der kunne bestryge de åbne dæk med skrå. De markante defensive arrangementer, der indbyggedes i de nye skibe, ses tydeligst hos tredækkeren SOPHIA AMALIA. Desuden forøgede man artilleribevæbningen kraftigt. Eksisterende skibe blev ombygget, så de kunne føre flere kanoner, og de nye skibe fik forholdsvis flere porte i laget end tidligere. Disse ombygninger af ældre skibe må af og til have fået uheldige følger for sejlegenskaberne. Det lette orlogsskib SVANEN fra 1624, der oprindelig havde ført 26 kanoner, blev i 1647 ombygget til at føre 40 kanoner. Allerede i 1652 blev det solgt.

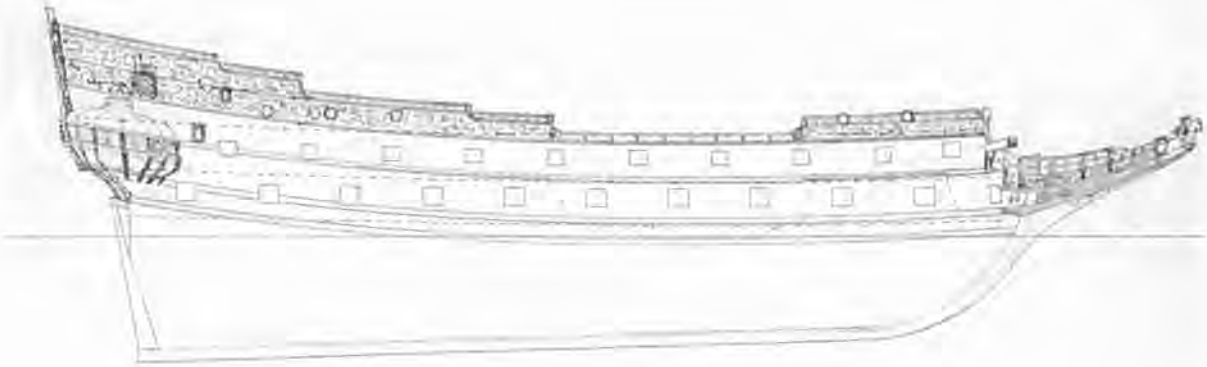
Resultatet af anstrengelserne blev, at flåden ti år efter krigen var nået op på sin tidligere styrke, den bestod ved årsskiftet 1655/56 af 30 skibe og tre galejer/jagter på i alt 20.200 tons. Men ser man på antallet af hovedskibe, var den nu over dobbelt så stærk. I stedet for tre hovedskibe på i alt 3.700 tons i 1643, rådede den nu over seks på i alt 8.900 tons. Totalt var der ganske vist stadig et godt stykke op til den svenske flådes 41 skibe på i alt 27.700 tons, men svenskerne havde til gengæld kun fire hovedskibe på i alt 5.800 tons.

Hannibal

Det første af de nye skibe blev sat i bygning allerede inden krigen sluttede, idet Christian 4. i maj 1645 beordrede skibsbyggeren James Robbins til

Med HANNIBAL fortes traditionen fra de skotske skibsbyggere videre. Ligesom forgængeren PATIENTIA var det skarpbygget og velsejlende og havde to lukkede batterier. Den enkelte barkholt udfor det mellemste dæk var et særkende for familien Robbins' skibe. Rekonstrueret opstalt. Dimensioner fra 1652 liste, udseende efter van de Velde portræt 1658. Forf.

1. Da. Kanc. B 164 IX, 07, læg 36. Udskrift, Admiral Lindenous Memorial. Udateret og uden adressat, men dokumentet må være senere end Lindenows udnævnelse 25. jan. 1645 og tidligere end udsendelsen af SAMSON GALEJ, der »ligger seigllferdig och kand icke komme ud forend folcket bekommer pendinge«. SAMSON GALEJ blev erobret af svenskerne den 11. juli s.a.



sammen med statholderen Hannibal Sehested at rejse til Norge. Her skulle Robbins bygge hvad der senere betegnedes som et »Hoved-Orlog-Konge-Skib lig andre Hovedskibe udi Kongl. Maj. Flaade«. Han skulle følge en medgivet skabelon, som kongen havde påtegnet, og en fortegnelse som holmadmiralen havde underskrevet. »Skabelonen« har formentlig været en af bygmesteren udfærdiget konstruktionstegning, i så fald er det første gang en kongelig approberet tegning omtales. Sehested skulle levere tømmer og jernfang, og han skulle betale resten af de 1070 rdl, som bygmesteren og hans seks svende skulle have i løn, efter at kongen havde givet dem 500 rdl på hånden. Året efter, under kongens rejse til Norge, fik Sehested 20.000 dlr for byggeriet, men i juli 1647, bestemtes det, at skibet, der nu var navngivet HANNIBAL, skulle betales af »Norges Contribution«. Den usædvanlige navngivning har måske været prisen for at få Hannibal Sehested til at påtage sig byggeomkostningerne! Kort efter blev skibet sejlet til Bremerholm, hvor det blev apteret og malet.[2]

HANNIBAL blev på ca. 1200 tons, det var mester Robbins' første nybygning, og det var absolut et skib han havde ære af. Det regnedes for meget velsejlende, og dets tjenestetid blev længere end for noget andet dansk orlogsskib, det udgik først af flådens tal i 1716! I 1720 blev det grundsat som en del af det første Trekroner fort, og der ligger bunden endnu. Navnet fik det dog ikke lov at beholde. I efteråret 1659 faldt Hannibal Sehested i unåde ved hoffet. Hans buste, der sad på skibets »stævn« blev nedtaget og skibets navn ændredes til SVANEN, »Man kan se hvad Pikan-

2. NRR 11. juni 1645 og 30. juli 1647, Regesta 9784.

teri det er«, skrev den svenske agent Peter Chambers, det nye navn har sikkert hentydet til kongens støtte, biskop Hans Svane. Sehested skal have taget sig dette meget nær.[3]

Victoria

I juni 1646 skrev kongen kontrakt med Berns og Marselis om bygningen af et skib i Neustadt. Kontrakten er den eneste der er bevaret for et hovedskib, og ifølge den skulle skibet være 133 fod langt og som noget nyt skulle det først betales efter leveringen til Bremerholm, hvor det skulle vurderes. Kontraktdimensionerne blev overskredet betydeligt, det færdige skib målte 141 fod, det var næsten lige så stort som TREFOLDIGHED, som det synes at have haft stor lighed med. De to skibes portantal og -fordeling var identisk, men VICTORIA er et af de få af periodens hovedskibe, som ikke findes afbildet. Skibet blev leveret allerede i september 1647, og den korte byggetid forklarer måske, at skibet fik en ret kort levetid. Det blev erklæret udygtigt allerede i 1673, efter at have ligget uvirksomt i 16 år.[4]

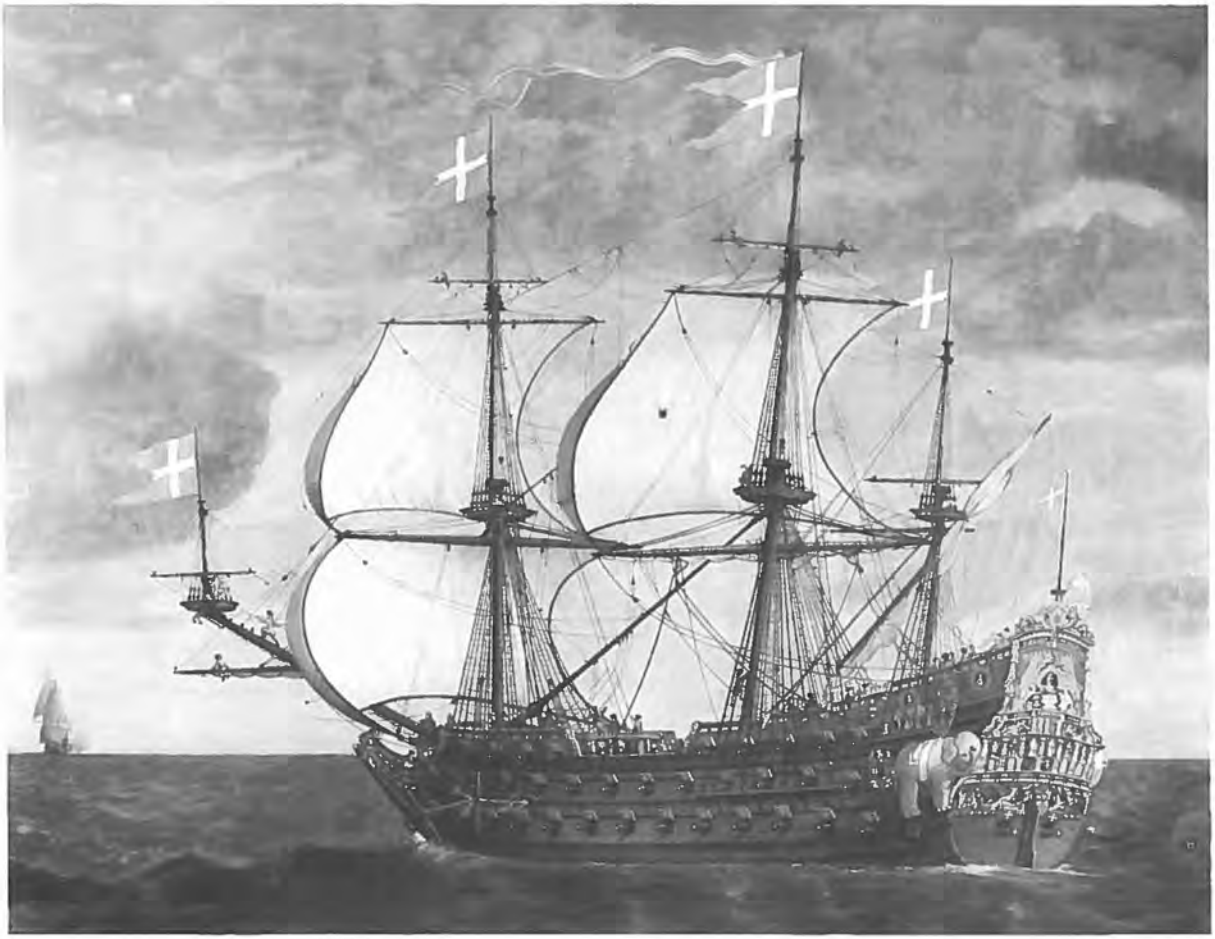
Friderich

Navngivningen af det første nye skib, der blev leveret under Frederik 3.s regeringstid, viste implicit, at nye tider var på vej. Fremover fik flådens største skibe navne efter kongen og hans nærmeste familie. Skikken lever stadig, blot er statens største skibe i dag ikke krigsskibe men færger! FRIDERICH var et af de mærkeligste skibe flåden nogensinde har ejet. Det var meget stort, ca. 1700 tons, og det kunne føre 100 kanoner, men det var ikke desto mindre en todækker med åben kule midtskibs. Og til kongens ære var agtergallerierne udformet som kæmpestore ordenselefanter, en detalje der medførte, at skibet også gik under navnet den Hvide Elefant. FRIDERICH kom, ligesom de næste to skibe der blev leveret, til at spille en betydelig rolle i kongens kamp mod Christian 4.s svigersønner. Skibet blev bygget på værftet i Neustadt, det ankom til Bremerholm i oktober 1649, hvor det straks blev besigtiget af holmadmiralen. I april året efter vurderede Ove Gjedde og Niels Trolle det til 63.000 dlr. hvilket fik Corfitz Ulfeldt, der havde lovet Berns og Marselis 95.000 dlr., til at holde sig hjemme, angiveligt på grund af sygdom. I juli blev skibet besejlet af Christoffer Lindenow, og resultatet styrkede ikke Ulfeldts sag. Skibet var ubekvemt, i høj sø kunne det hverken vende eller bruge kanonerne i underste lag. Det endte med, at prisen blev sat til 75.000, vurderingssummen plus 12.000 i fortjenste, men betalingsterminerne blev ikke overholdt, og først i 1658 fik Berns og Marselis endelig afregning for VICTORIA

Friderich 1649 står der på agterspejlet af dette skib, der ikke desto mindre ofte bliver gengivet som Fredericus Tertius der først blev bygget i 1673. Maleriet er sandsynligvis udført af holmens maler Villum Hornbolt i begyndelsen af 1650'erne. Gavno, ECR foto.

3. C.O. Boggild-Andersen, Hannibal Sehested, Kbh. 1946 p 182-83, Uddrag af Peter Chambers breve i TfS 1912 p 405.

4. Kontrakt 16. juni, Da. Kanc. B 223, Afr. III, 129. Levering 23. sept, B 223 Afr. IX, 8, VII, udygtigt, H.D. Lind: Marinekommissionen 1673, TfS 1895 p 343.



og FRIDERICH i form af tildelt krongods. De leverede ikke flere skibe til flåden.

Hvorvidt FRIDERICH virkelig var så ringe et søskib, som det blev påstået, må nok anses for tvivlsomt, det gjorde god fyldest i slaget ved Falsterbo i 1657, og det led ingen havarier under det efterfølgende meget krævende efterårstogt. Men dets tjenestetid blev endnu kortere end VICTORIA's, det udgik allerede i begyndelsen af 1671.[5]

5. John T. Lauritsen, Skibsbyggeri i Neustadt, HSM 1982. I januar-marts 1671 afleveredes al takkelage, inventar og gods, Ekvp.mester ctr. Matr.skr.

Sophia Amalia og Prins Christian

Efter afleveringen af HANNIBAL i 1647 blev bygmesteren James Robbins og hans søn i Christiania, hvor de byggede to store hovedskibe, der blev leveret i 1651. Der er ikke fundet nogen kontrakt, men beslutningen om dette byggeri blev sikkert truffet under rigsrådets forhandlinger om flådens udvidelse i sommeren 1647. Skibene synes oprindelig at have været planlagt som almindelige hovedskibe, men det største af dem, SOPHIA AMALIA, blev en regulær tredækker på 2000 tons, det andet, PRINS CHRISTIAN, havde to lukkede batteridæk og var på 1500 tons. Bortset fra TRE KRONER fra 1604 var det de største skibe der blev bygget i perioden. Begge skibe bar præg af erfaringerne fra Torstenssonfejden, de var meget kraftigt armeret og havde høje overbygninger agter. I deres oprindelige form synes det at have skadet sejlegenskaberne, for i november 1657 fik admiralitet ordre til, at de skulle ændres, når de kom hjem fra efterårstogtet.[6] Ingen af dem synes dog at være blevet underkastet nogen ombygning før de begge blev hovedrepareret midt i 1660'erne. Ligesom tidligere danske tredækkere blev SOPHIA AMALIA kun lidt brugt, det blev kasseret i 1680, men havde da ikke været udrustet siden 1657. PRINS CHRISTIAN, blev derimod, under navnet ENIGHED, flittigt brugt under Skånske Krig, indtil det i 1679 blev sænket for at blokere indløbet til Kalmar.[7]

SOPHIA AMALIA var tydeligvis inspireret af det berømte engelske SOVERIGN OF THE SEAS, af hvilket der fandtes et samtidigt stik. Indtil 1981 kendtes SOPHIA AMALIAS udseende kun fra et maleri på Gavnø. Rekonstrueret opstalt. Dimensioner fra 1652 liste, udseende efter van de Velde portrætter 1658. Forf.

PRINS CHRISTIAN illustrerer den udvikling mod større antal kanoner, der fandt sted efter krigen. Den havde 13 porte i laget mens ST. SOPHIA 1628, der synes at have været næsten lige så stor, kun havde haft 11. Rekonstrueret opstalt. Dimensioner fra 1652 liste, udseende efter van de Velde portræt 1658. Forf.

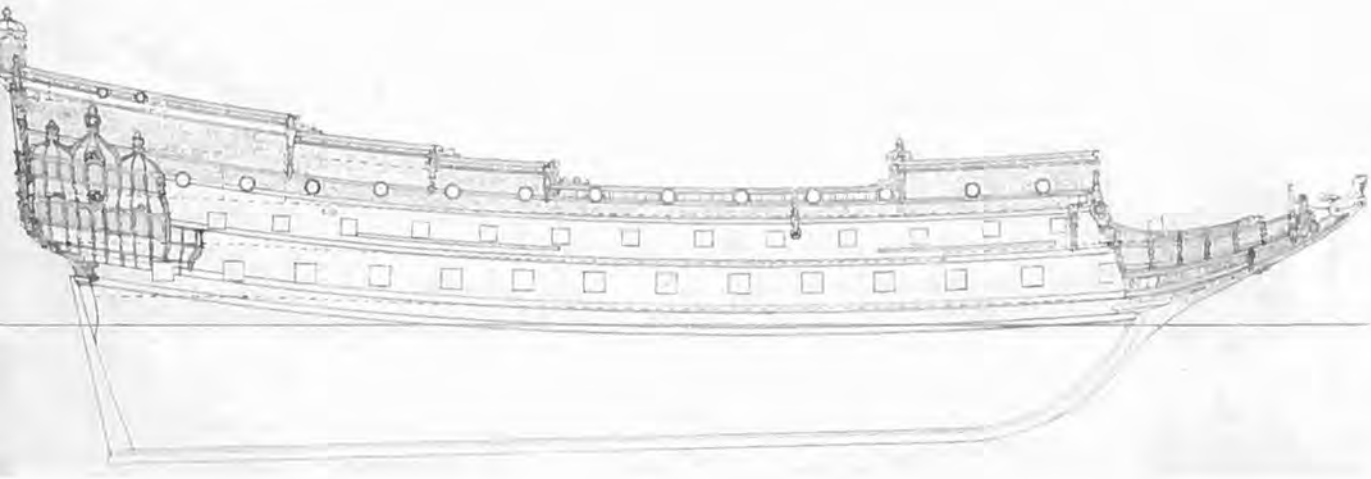
Lindormen

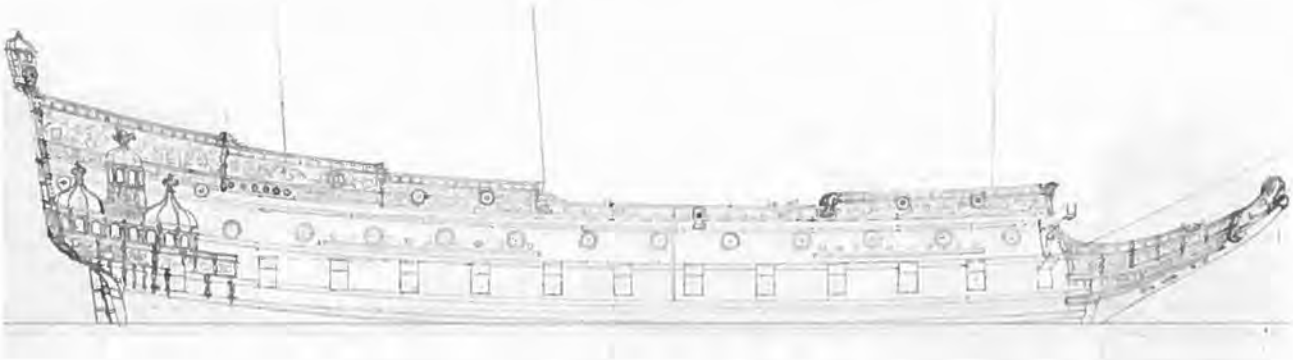
Der blev ikke bygget lette orlogsskibe efter krigen, men et enkelt mellemskib, LINDORMEN, blev leveret i 1654. Skibet blev kontraheret i februar 1652 med kongens faktor i Lübeck, Heinrich Würger. Kontakten angiver dets hovedmål, betalingen skulle ske efter vurdering ved leveringen. Bygmester var den unge James Robbins, og der er ikke noget der tyder på, at samarbejdet mellem tyske håndværkere og den engelske mester gav problemer. Tværtimod blev LINDORMEN et særdeles vellykket skib. Det var ofte udrustet, og i løbet af dets over 50 år lange tjenestetid deltog det i næsten alle større søkrigsbegivenheder. Dets udseende kendes ikke.[8]

Tre Løver

Det sidste skib bygmestrene Robbins leverede til flåden var måske deres mest vellykkede konstruktion. TRE LOVER, der blev leveret i 1657, synes at være blevet bygget på Bremerholm.[9] Det var et lille, men meget velsejlende, hovedskib på knap 1000 tons. Det blev flere gange søgt kopieret, dog uden større held, idet Robbins nægtede at udlevere dets tegninger. Ligesom LINDORMEN havde det en meget aktiv tjenestetid, der dog blev knap så lang.

6. Skibene skulle saaledes »reformeres«, som det efter sofarendes Forstand eragtedes gavnligt, Lind 1896 p 131.
7. Probst 1981.
8. Kontrakt 13. febr. 1652,, Sj. Reg.fol 191f, Betaling til James Robbins. d. yngre i Lübeck 26. jan. 1653,, Sj. Tegn. fol. 477.
9. Der er ikke fundet nogen form for kontrakt for dette byggeri, kun et par afregninger for kobenhavnske leverandorer.





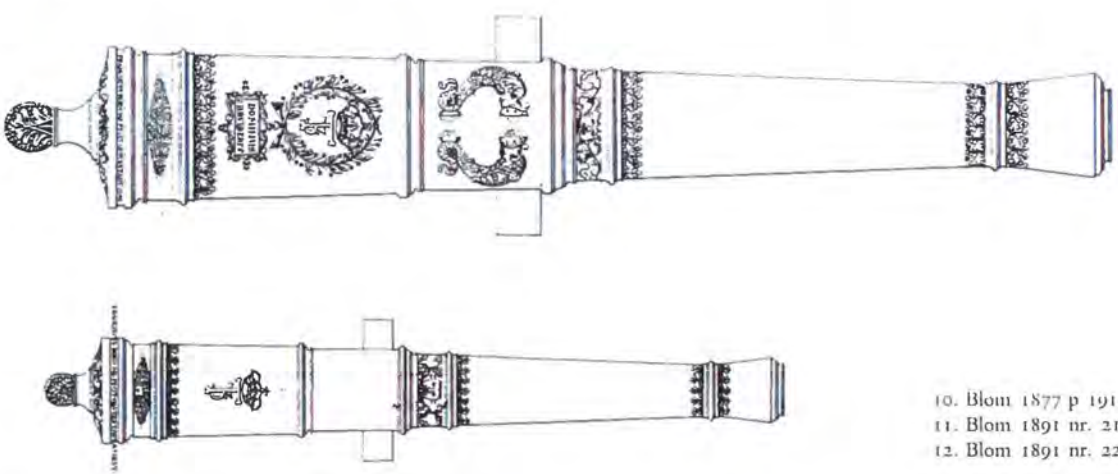
Dets sidst togt i 1684 gik til Ertholmene, hvor det blev lagt som logiskib for håndværkerne mellem de to øer, mens byggeriet af fæstningen på Christiansø stod på. Da byggeriet var færdigt i 1686 blev skibet sænket, men forinden blev hovedet savet af galionsløven. Det hang i mange år udendørs i en lille muret nichebygning bag forvalterens hus. Her blev det i 1989 erstattet af en kopi, og originalen blev overført til Orlogsmuseet.

Artilleri

Krigen havde kostet store mængder skyts. Alene til søs gik over 300 metalkanoner tabt, heraf 258 i Femern Bælt slaget, og dertil skal lægges et ukendt antal, som svenskerne erobrede til lands. Genopbygningen af flå-

den forudsatte således erhvervelse af mange nye kanoner. Frem til 1649 kan ca. 50 kanoner påvises at være støbt i de nu tre gjethuse, og i august det år var tøjhusets beholdning af metalskyts 634 stykker.[10] I København og Helsingør fortsatte man, som omtalt på side 192, med at fremstille de samme kanontyper som før krigen, men i Glückstadt skete der noget nyt. Hidtil havde der ikke været nogen typemæssig lighed mellem kanoner af forskellige kalibre, men i Glückstadt udvikledes det første sammenhængende danske skytssystem, hvor alle kanoner i princippet var af samme type men størrelsen varierede afhængig af kaliberen. Systemet, eller rettere systemerne, for der var to, et for landkanoner og et for skibskanoner, kaldes traditionelt Frederik 3.s rids. Der er nu ikke noget der tyder på, at Frederik 3. interesserede sig for skytskonstruktion, og de første kanoner blev støbt tre år før hans kroning, men navnet hænger ved. Landkanonerne, der naturligvis havde cylindriske landhoveder, fremstilledes i seks kalibre, 24, 18, 12, 6, 4 og 2 pund.[11] Skibskanonerne, der havde kegleformede skibshoveder, synes derimod kun at være fremstillet i tre kalibre, 24, 12 og 6 pund.[12] Bortset fra den nævnte forskel var kanonerne næsten ens. Modsat Christian 4.s senere skytstyper var det tunge og lange kanoner, de vejede typisk omkring 230-240 kuglevægte og længden var 20-22 kalibre, enkelte landkanoner var dog betydeligt tungere og længere helt op til 26 1/2 kalibre. Frederik 3.s rids kom til at danne grundlag for fremtidige danske skytssystemer, og kanonerne fik lang levetid. Skibskanoner af dette rids fandtes endnu i 1730, og nogle af landkanonerne var stadig i brug under Napoleonskrigene.

To skibskanoner, en 24-pundig og en seks-pundig af Frederik 3.s rids. Ornamenteringen tyder på at mester Fransiscus Roen, der må anses som ophavsmand til ridset, var af flamsk afstamning. Lignende kanoner fra byen Mechelen er bjerget fra spanske armada-skibe. Efter Grunth pl. XVII A og D.



10. Blom 1877 p 191.
11. Blom 1891 nr. 213-219.
12. Blom 1891 nr. 220-223.

2. Operationer 1645-1656

1645

Allerede den 14. august, dagen efter fredsslutningen i Brømsebro, var man i gang med at aftakle flåden. Kanonerne var udtaget af TREFOLDIGHED, men kongen gav Ove Gjedde og Niels Trolle ordre til at vente med at bringe dem til tøjhuset. Foreløbig skulle de lade kanonerne forblive i prammene ved skibet, så de i en hast kunne bringes om bord igen. Islandsk Kompagni, der ønskede eskorte til en Islandskonvoj, fik besked på at bruge to af kompagniets egne skibe, der lå i flåden. De måtte kun eskortere konvojen til Lindesnæs, derfra skulle de straks returnere til København. Helt sikker var man åbenbart ikke på, at freden kunne holde, og først den 20. august blev der udsendt åbent brev om indstilling af fjendtlighederne mod Sverige.[1]

Til rømning af fæstningerne i de afgivne landsdele, Gotland, Øsel og Halland, blev der udsendt i alt syv koffardiskibe, men ellers stod resten af året i aftakningens tegn. Den 19. september fik Ove Gjedde og Niels Trolle ordre til hurtigst muligt at hjemsende de »norske orlogsskibe«, altså defensionsskibene, og de danske købmandsskibe som havde været udrustet til orlog. Rederne måtte imidlertid lade sig nøje med restsedler (gældsbeviser) for de beløb de havde til gode. Også månedstjenerne på Holmen blev aftakket, her lykkedes det at skaffe 1000 rigsdaler til aflønning af de menige og 884 rigsdaler til månedsstyrmændene så de kunne blive hjemsendt.[2]

Kongens og dermed rigets finanser var ødelagt, og med nedsættelsen af Sundtolden var der ikke udsigt til at denne indtægtskilde skulle bringe nogen bedring. I september forelagde kongen rigsrådet et forslag om sammenlægning af visse len, for derigennem at bringe ligevægt imellem udgifter og indtægter, men uden at vinde gehør. Rigsrådet med Corfitz Ulfeldt i spidsen mente nok at de ordinære indtægter kunne række til.[3]

Sidst i oktober blev en kommission sendt til Bornholm for at overtage øen fra svenskerne, der stadig havde en kommandant siddende på Hammershus. Kommissionen skulle desuden undersøge om der var hold i rygterne om at befolkningen og soldaterne derovre havde svigtet, at de af rædsel straks havde akkorderet med svenskerne og taget imod rigets fjender. Rygterne må have talt sandt, for den 18. november fik Ove Gjedde ordre til at sende et af flådens mindste skibe til Bornholm for at hente nogle officerer og en menig soldat, der var arresteret.[4]

1. KBB 14. og 20. august.
2. Udsendelse af koffardiskibe, KBB 3. sept. hjemsendelse af skibe og aftakning af folk, KBB 19. sept. og 2. okt.
3. Til rigsrådet og C.U. 28. og 30 sept. og 1 okt., C4 breve VI p 79f og 82ff.
4. Til Christen Thomesen Sehested og rigsrådet, 6. og 13. sept, C4 breve VI p 72 og 74. KBB 18. nov.

1646

Sidst i februar blev alle skibe og galejer i Glückstadt beordret hjem til København, velsagtens af sparehensyn. Sidst i marts blev et skib sendt til Island, enten ARKEN eller ST. MICHAEL og Christoffer Lindenow fik tilladelse til at rejse til Holland en tre-fire uger med den lille jagt SVENSKE FORTUN, dog måtte han først tage afsted når de skibe der skulle »krydse i søen« og de som skulle til herredagen i Norge, var færdige. Lensregnskaberne tyder dog på, at han i stedet brugte HOLLANDSK FREGAT til sin rejse, der i så fald forgik i juli-august.[5]

Sidst i juni førte SVANEN og GRAA ULV Corfitz Ulfeldt og Leonora Christina med et gesandtskab til Holland. Det er vel betegnende for hofmesterparrets ødselhed, at bagagen medførtes i et særligt skib, koffardiskibet HAABET. Dette skib blev i Holland, hvorfra det senere blev sendt til Norge efter fornødenheder, men de to orlogsskibe har vel »krydset i søen« efter at ambassaden var sat i land. Der er dog ikke fundet hverken søpas eller instrukser for dette togt. Resultatet af sendelsen blev tilsyneladende magert. Den 2. februar 1647 indvilligede Generalstaterne i at betale en erstatningssum for den i 1645 ikke erlagte sundtold, og fik til gengæld nedsat tolden for norsk tømmer. Men under sideløbende forhandlinger var det lykkedes Ulfeldt at lægge grunden til en forsvarsalliance, den alliance der skulle redde Danmark-Norge i 1658.[6]

I juli besøgte Christian 4. Norge for sidste gang. 30. juni afsejlede han på TREFOLDIGHED, kaptajn Laurits Nielsen, samt NORSKE LOVE og SPES til Christiania, hvor der blev afholdt herredag. Den 1. august tog kongen til Arendal, for at besigtige et guldfund, som lensmanden Christoffer Gjøe påstod at have gjort, og den 4. august var han på vej hjemover.[7]

Sidst i oktober fik rentemestrene ordre til at betale bådsfolkene på de skibe der skulle til Spanien, uden tvivl efter salt. Skibene skulle være klar senest 11. november, inden isen forhindrede rejsen. Det har muligvis været SORTE BJØRN og HOJENHALD, der provianterede i Flekkerø den 29. november og 1. december.[8]

1647

Finanserne var fortsat i en elendig forfatning, men opfindsomheden var stor. I januar fik Christoffer Lindenow ordre til at taksere stolestaderne i Holmens Kirke, og i marts kom resultatet. Fremover skulle kaptajner og overskippere betale en rigsdaler og 1 ort, løjtnanter en sletdaler og en rigsmark, skrivere og mestre en rigsdaler og en ort, etc. ned til håndværkssvendene der blev afkrævet en halv rigsdaler og en sletmark.[9]

5. KBB 23. febr., 22. og 23. marts. Den 28. juli hyredes i Christiania en styrmand til en rejse til Holland med HOLLANDSK FREGAT. Akershus LensR 57-58.
6. De nævnte skibe provianterede den 29. juni-2. juli i Flekkerø på ambassaderejsen til Holland, Corfitz Ulfeldt udfærdigede personligt rekvisitioner, Nedenæs LensR. 1647 traktaten, Fridericia 1896 p 110.
7. C4 Breve VI p 175f, Lind p 10, Akershus LensR 226-30.
8. KBB 25. okt. og Nedenæs LensR.
9. KBB 29. jan. og 25. marts.

Den sløje finansielle situation illustreres også ved, at det i denne tid ofte er gennem breve til rentemestrene, at de enkelte togter kan følges. De måtte nemlig før hvert togt aflønne mandskaberne, typisk med et kvart års løn. Det fremgår heraf, at de der ikke sejlede heller ikke fik løn.[10] På den baggrund kan det ikke undre, om folkene søgte at slippe for tjenesten på Holmen. I maj fik lensmanden på Kronborg således ordre til at påse, at ingen bådsfolk i kongens tjeneste passerede over fra Helsingør til Skåne eller til fremmede skibe der lå på reden, uden først at vise ham Holmens admirals passerseddel.[11]

Den 12. februar ramtes landet af en alvorlig ulykke idet Tøjhuset brændte. Branden opstod under fyldning af granater, og den bredte sig hurtigt. Hele kongens rustkammer og store mængder håndvåben blev ødelagt, men hvælvingerne over kanonhallen holdt, så artilleriet led ingen skade.

Og endnu en ulykke ramte dette år kongen, omend den nok var til gavn for rigernes velfærd. Den udvalgte prins Christian, hvis helbred hans udsvævende livsførelse efterhånden havde svækket, var sidst i marts rejst til Tyskland med HOLLANDSK FREGAT for at rekreere sig. Men den 2. juni døde han på slottet Körbitz ved Dresden. I september blev der udleveret sort klæde til drapering af kahytterne i GRAA ULV og SVANEN, hvormed Christoffer Lindenow den 11. blev beordret til Heiligenhafen for at hente prinsens lig til København.[12]

GRAA ULV var i øvrigt udrustet på togter det meste af året. I januar og februar fik det, under Peder Gorresen, forsyninger i Flekkerø, velsagtens på rejse til og fra Holland for at hente Corfitz Ulfeldts ambassade. I begyndelsen af april må det være blevet sendt til de spanske nederlande, idet tolderne i Helsingør da fik ordre til at hyre en god erfaren styrmand, der var bekendt på Dunkerque og Calais, til GRAA ULV, der ville ankomme fire dage før påske. Endelig hjemførte det i november et russisk gesandtskab.[13]

I øvrigt prægedes året af Christian 4.s forsøg på at få styr på statsfinanserne. Det lykkedes at få rigsrådet til at bevilge en stor ekstraskat, men planen om at øge adelens bidrag gennem en omfattende lensreform, stødte på voldsom modstand. Kongen forsøgte også at bremse de omfattende underslæb, der under ledelse af Corfitz Ulfeldt foregik med især tømmerleverancerne til Holmen. Det er beregnet, at der i perioden 1640–42 gennemsnitligt indkøbtes tømmer til Bremerholm for 88.000 dlr om året, men efter udnævnelsen af Corfitz Ulfeldt til rigshofmester i 1642, steg det årlige gennemsnit i tidsrummet 1643–47 til 208.000. Disse tal skal ses på baggrund

10. KBB 21. marts. Da skulle rentemestrene give de skibsfolk der skulle sejle med koffardiskibene FORTUNA bøjerten MARIE et kvart års løn og klæde så de kunne begynde og fuldende rejsen (til Norge) uden ophold. Også KBB 22 marts, 4. april og 26. okt.
11. KBB 19 maj.
12. C4 breve VI p 257, KBB 3. febr. 22. marts og 11. sept., C4 breve IV p 289, KlæR.
13. Nedenæs LensR, KBB. 6. apr., 15. og 26. okt., C4 breve VI p 345.

af, at der i denne periode ikke byggedes nogen skibe på Holmen, og at det tømmer der leveredes fra kronens skove ikke er medregnet. Men Christian 4. formåede ikke længere at bekæmpe modstanden fra adel og rigsråd, i november opgav han kampen. Da opgav han at gennemføre lensreformen, og i en såkaldt generalkvittering bevidnede han, at Corfitz Ulfeldt i alle sine bestillinger havde forholdt sig »ærligen, troligen, flittigen og vel«.[14]

1648

I begyndelsen af januar fik Corfitz Ulfeldt ordre til snarest at lade aftakke så mange af bådsfolket og andre skibsbetjente som kunne undværes, så der »alene bliver så mange i tjeneste som uforbigængeligt behøves.«[15] Det blev kongens sidste ordre vedrørende flåden. Den 28. februar døde Christian 4. på Rosenborg.

Hans efterfølger var da ikke valgt, og først den 6. juli underskrev Frederik 3. sin strenge håndfæstning. Den indeholdt flere nye bestemmelser, blandt dem en paragraf 15, der forbød kongen at »udruste Rigets Flode, heel eller halv deraf, eller sende Floden nogensteds bort – uden med meenige Rigens Raads Samtykke«, medmindre dog »Riget noget fjendtligt saa hastig paakom«, at man ikke kunne nå at samle rådet. Rigsrådet har således villet sikre sig mod gentagelser af de store flådeudrustninger Christian 4. havde iværksat imod rådets ønske, bl.a. togterne mod Hamborg. Også besættelsen af posten som rigsadmiral blev lagt i faste rammer. Frederik 3. måtte forpligte sig til, i tilfælde af rigsadmiralens forfald, at udnævne en blandt tre kandidater, som blev udpeget af rigsrådet, »og ingen anden«.[16]

Men indtil underskriften forelå, var regeringen i hænderne på rigsrådet, ledet af den magtfulde rigshofmester Corfitz Ulfeldt. I denne periode blev kun få skibe udrustet, og ingen af dem på operative togter. I april blev Jens Sørensen sendt med St. Michael til Island, velsagtens for at overbringe meddelelsen om Christian 4.s død. I begyndelsen af maj afsejlede St. Jacob til Amsterdam med Christian 4.s søn grev Valdemar Christian og et følge på 20 personer. De synes at være blevet eskorteret af »galejen« Hojenhald, kaptajn Peder Gorresen.[17]

Det var et fallitbo Frederik 3. overtog, og til nogle af hans første regeringshandlinger hørte sløjfningen af fæstningen Christianspris, der jo havde vist sig ude af stand modstå svenskerne i 1644, og udskrivningen af en pengeskat, da kongen »i denne farlige tid« behøvede en anseelig sum penge for at opretholde en »ringe Militie til Hest og Fods«.[18]
Kongen skulle imidlertid hyldes standsmæssigt i Norge, og til rejsen blev

14. KBB 31. maj og 3. juni, Fridericia 1894 p 5 og Lind 1896 p 9-14.
15. KBB 8. jan. og C4 breve VIII s.d. p 408f.
16. Håndfæstningen findes aftrykt hos Holberg III p 20-29.
17. Sopas for Jens Sørensen, KBB 10. april, Sopas og proviantkvitteringer for St. Jacob og Hojenhald på togt til Holland, Nedenæs LensR.
18. KBB 20. og 26. juli

Christian 4. klædt som romersk kejser. Marmorbuste af Francois Dieussart 1644. Rosenborg.

der udrustet en eskadre bestående af TREFOLDIGHED, HANNIBAL, VICTORIA, SPES, HOLLANDSK FREGAT og NORSKE FREGAT. Hertil rakte imidlertid hverken beholdningen af proviant eller penge, for til provianteringen af disse seks skibe måtte man låne 40.000 dlr af den københavnske tolder Henrik Møller! Den 8. august gik kongen og dronningen om bord i Helsingør. Med eskadren fulgte også rigsadmiralen og rigsviceadmiralen, og den 12. august ankom den til Christiania. Her kom stadtholderen Hannibal Sehested den i møde med »talrige Jagter, Smakker og Skærbaade«, mens der saluteredes med hele 450 skud fra Akershus og skibene. Den 6. september afsejlede eskadren fra Norge mod Jylland, hvor kongen og dronningen steg i land i Aalborg. Forinden havde kongen givet Corfitz Ulfeldt ordre til at udbetale et kvart års løn til de bådsfolk, der var med på togtet.[19]

I Danmark huskes året 1648 først og fremmest som Christian 4.s dødsår,

19. KBB 8. og 14. aug. samt 7. og 9. sept., Lind 1896 p 19f.

men på europæisk plan var årets vigtigste begivenhed den westfalske fred, der afsluttede 30-års krigen. Ved freden tilkendtes Sverige Forpommern, Wismar og Frederik 3.s gamle bispedømmer Bremen og Verden.

1649

Bortset fra udrustningen af eskadren til hyldningsrejsen havde 1648 været et meget stille år for flåden, og 1649 blev ikke meget anderledes. I maj fik Cornelius Kruse søpas for med galioten ØRNEN at eftersøge kompagniskibet ST. CATARINA af Skien i Nord- og Vestersøen. Skibet havde mod redernes »kommission og vilje« været borte på andet år, og man havde åbenbart mistanke om, at skipperen enten havde solgt skibet(!) eller at det var blevet beslaglagt i udlandet. Senere på måneden finder vi »Læremesteren på Kgl. Maj. Navigationsskole«, uden tvivl Bagge Vandel, ved Otternes Kongsgård, hvor han fik proviant til DYNKERKER GALIOT. Formålet med dette togt har sikkert været som i de næstfølgende år: »at sejle langs Søkanten af Norge og Jylland for at aflægge Kysten eller Havnene der udi Strækning, Distants og paa deres Pollushøjde og siden forfatte det i Kortet; hans Disciple i Navigationsskolen kunde fare med Skibet for at vinde Eksperients«, altså opmåling med henblik på kortfremstilling og undervisning i praktik for eleverne. Ligeledes i maj afsejlede Islands nye lensmand Henrik Bielke sammen med Gabriel Akeleje til Island og Færøerne for i kongens navn at modtage befolkningens hyldningsed og dømme i retssager. Ingen af flådens skibe nævnes i forbindelse med togtet, der måske er foregået med et af Islandsk Kompagnis skibe. Under Island opbragtes den hollandske pinke ST. PEDER. Efter at pinken var blevet prisedømt på Bremerholm, forærede kongen den i september til Niels Trolle, Peder Vibe, Otte Krag, Christoffer Lindenow og Henrik Bielke som måtte »gøre sig den så nyttig de bedst kan«. Gaven er sikkert blevet fratrukket deres løntilgodehavende!

Endelig fik Henrik Brun midt i september søpas med »jagten« HOJENHALD. Han bragte den nyudnævnte generaltoldforvalter Anthonius Knipe til Norge. Her overvintrede Brun, og i de følgende år lå han fast på toldvagt med HOJENHALD i Bergen.

I september blev der udskrevet en pengeskat af samme størrelse som året før, men en kornskat måtte opgives, da der på grund af misvækst næppe var korn nok til udsæd.[20]

I løbet af året havde der verseret rygter om svenske rustninger mod Danmark, og statsfinanserne var stadig i en sørgelig forfatning, men der var lys forude. Den vigtigste begivenhed i 1649 var utvivlsomt Corfitz Ulfeldts

20. Sopas for Cornelius Kruse, KBB 10. maj, proviant fra Otternæs Kongsgaard, Nedenæs LensR 19. maj, formål med Bagge Vandels togt 10. apr. 1651, Lind 1896 p 39, Islandstogt, Lind 1896 p 25, foræring af pinke KBB 4. sept., sopas 14. sept. og proviant til Henrik Brun, Nedenæs og Akershus LensR., pengeskat og misvækst, KBB 1. sept. og 1. okt.

underskrivelse i Haag den 29. september af to traktater med Generalstaterne, en forbundstraktat og en såkaldt redemptionstraktat. Forbundstraktaten forpligtede indtil 1685 de to parter til at bistå hinanden med 4000 mand fodfolk, såfremt en af dem blev angrebet. Hjælpen, der kunne afløses med penge, således at 1000 soldater regnedes til 4000 dlr pr. måned, skulle ydes senest tre måneder efter at den ydende magt havde fået underretning om krigsudbruddet. Sverige var ikke nævnt i traktaten, men det var underforstået, at en eventuel aggression mod Danmark ville komme fra den kant. Redemptionstraktaten, som Ulfeldt havde foreslået allerede i 1646, men som Christian 4. dengang fnysende havde afvist, indebar, at skibe der ejedes af indbyggere i Generalstaterne fremover befriedes for Sundtolden, og de ophold der var forbundet med opkrævningen. Til gengæld skulle Generalstaterne årligt betale 140.000 dlr, og som forskud betale 300.000 dlr Disse penge skulle skaffes ved pålæg af afgifter i Nederlandene, og derved ramtes den svenske skibsfart, idet svenske skibe og varer i Nederlandene også ville komme til at betale den nye afgift. Ulfeldts forhandlinger blev da også modarbejdet aktivt af den svenske resident, der udtalte, at alliancen »vilde gøre Sverige mere skade end to tabte slag mod de danske«, og traktaterne er blevet betegnet som et fint politisk arbejde, de tjente Corfitz Ulfeldt til megen ære. Men den umiddelbare økonomiske gevinst blev halveret på grund af Ulfeldts overdådige ødselhed under selve ambassaden. I alt skal han have brugt 150.000 dlr, hvoraf en del dog må antages at være gået til bestikkelse. Og den part der først blev pålagt forpligtelser ifølge forbundstraktaten blev Danmark.[21]

1650

Under Corfitz Ulfeldts fravær, der varede fra februar til december 1649, var hans embedsforpligtelser blevet varetaget af statholderen Joakim Gersdorf og kansleren Christen Thomesen Sehested. Og da Ulfeldt vendte hjem, måtte han snart erkende, at hans magt var blevet svækket. Sagen omkring leveringen af hovedskibet FRIDERICH, for hvilket Ulfeldt havde lovet Berns og Marselis 95.000 dlr, men som blev vurderet til 63.000 dlr, har været nævnt, og nu søgte Ulfeldt at gentage sin gamle taktik med fornærmet at udeblive fra hoffet. Og da Frederik 3. lod forespørge hvad årsagen til hans fravær mon kunne være, forlangte Ulfeldt sidst i januar foretræde for kongen, overfor hvem han erklærede, at hvis de ændringer i administrationen, der til hans skade var foretaget under hans udlandsrejse, ikke igen blev ændret, ville han trække sig tilbage fra alle sine embedsfunktioner. På kongens opfordring bekræftede Ulfeldt den 6. februar

21. Fridericia 1894 p 110-116.

denne erklæring skriftligt, men hvor Christian 4. havde bøjet af, tog Frederik 3. ham på ordet. Og ikke nok med det, mens prøverne med FRIDERICH fortsatte, indledtes i juli en grundig undersøgelse af Ulfeldts embedsførelse, hvortil han fik ordre til at udlevere alle afregninger og fordringer på vareleverancer, der jo især var gjort til Holmen. Ulfeldts klage i oktober til kongen over »det onde traktement«, der blev ham til del, var til ingen nytte, undersøgelserne fortsatte uforstyrret. Den 13. juli året efter lod kongen en formel anklage opsætte, hvori Ulfeldt beskyldtes for groft underslæb, dagen efter flygtede Corfitz Ulfeldt og hans hustru Leonora Christina til Holland. Herfra rejste de i september til Sverige, hvor dronning Christina tog dem under sin beskyttelse. Corfitz Ulfeldt havde indledt sin landsforræderiske virksomhed.

Også den mægtige statholder i Norge, Hannibal Sehested, stod for fald, og også her spillede leverancer til flåden en vigtig rolle. I efteråret 1650 påbegyndtes en kritisk revision af de norske regnskaber fra krigen 1644-45. Undersøgelsen afslørede mange misligheder. Leverandørerne, især Selius Marselis, havde opnået alt for høje priser, og et skib, GAK MED, var blevet betalt to gange. Sehested valgte imidlertid at tilstå sin brøde og tilkøbe sig nåde. Den 24. juni 1651 opgav han alle fordringer på regnskabet for bygningen af hovedskibene SOPHIA AMALIA og PRINS CHRISTIAN, bortset fra de 20.000 dlr, som han havde modtaget i forskud.[22]

Ganske som i de tidligere år var flåden næsten uvirksom i 1650. Den 12. juli fik Christoffer Lindenow ordre til, sammen med seks erfarne kaptajner, at gå til søs med FRIDERICH og krydse med det så længe den medgivne proviant rakte, for at undersøge hvordan skibet sejlede. Det må være under denne prøvesejlads, at skibet blev fundet »ubekvemt«, men som tidligere omtalt, tyder meget på, at denne vurdering var overdrevent negativ, at den først og fremmest havde til formål at stille Corfitz Ulfeldt i et dårligt lys. DELMENHORST blev sendt til Island, vistnok på Islandsk Kompagnis bekostning, og Bagge Vandel blev sendt på opmålingstogt til Bergenhus len med DYNKERKER BOJERT, vel det samme skib som den DYNKERKER GALIOT, han havde brugt året før. Endelig lå som tidligere omtalt Henrik Brun hele året i Bergen på toldvagt med HOJENHALD, han fik sidst på året forstærkning af Gillis Lennertsen på galioten HAABET.[23]

1651

Den forbedring i økonomien, som redemptionstraktaten havde medført, gav sig nu udtryk, idet der nu for første gang siden krigen blev udsendt en eskadre mod sørøvere. Sidst i maj fik Jørgen Bjørnsen ordre til med

22. Fridericia 1894 p 122-126 og 137-149, Lind 1896 p 28-30 og 39-41.

23. Lind 1896 p 28, 31 og 34. Bagge Vandel lå i Bergen 30. maj, Henrik Brun og skipper Anders Sorensen fik kostpenge og proviant i Bergen den 5. jan. 1650 til den 24. maj 1651, Bergenhus LensR., Gillis Lennertsen fik 20. nov. lods fra Christianssand til Karmsund ved Bergen, hvor han fik proviant fra den 4. jan. til 24. maj 1651, Nedenæs og Bergenhus LensR.

GRAA ULV og jagten SOBLADET at krydse mod fribyttere i Vestersøen mellem Norge og Jylland, dog ikke udenfor Skagen. Samtidig sendtes Gillis Lennertsen med bøjerten HAABET fra Bergen til »Nordlappen«, velsagtens Nordkap. I juni synes det at have været påtænkt at forstærke Bjørnsens beskedne eskadre med PHONIX og to norske defensionsskibe, ST. CATARINA og ST. ANNA, begge af Skien. Samtidig fik lensmændene i Norge ordre til at advare alle mod at understå sig i at molestere danske og norske undersåtter, og, hvis uvæsenet fortsatte, gøre deres bedste for at opbringe sørøvernes skibe og gods. Desuden sendtes HVIDE BJORN sidst i maj til Island under kommando af en skipper. Henrik Bielke har antagelig været ombord, og Bagge Vandel, der i april havde søgt om tilladelse til at gå på sit sædvanlige opmålingstogt til Norge, deltog i stedet i dette togt, hvor han skulle »erfare alle Ind- og Udhavnes Bekvemhed«.

Den flådestyrke, der på Christian 4.s tid havde ligget i Glückstadt, var nu væk, og da kongen lod et engelsk skib anholde ved Glückstadt, blev det uden videre bortført af nogle engelske orlogsskibe, der var på vej fra Hamborg til England. Et forvarsel om den krig mod England, som Danmark året efter blev inddraget i.

Midt i august fejrede kongefamilien Corfitz Ulfeldts fald med en stor banket ombord på de nye hovedskibe SOPHIA AMALIA og PRINS CHRISTIAN. Til underholdning foranstaltede søofficerer ring«ridning« til søs, bådsmænd løb om kap og der blev afholdt en sæljagt.[24]

1652

Ved årets begyndelse overvejedes det at sende fire skibe til Ostindien, men foreløbig var sundet frosset til, og da isen forsvandt, havde man fået andet at tænke på. Efter at England i oktober 1651 havde udstedt navigationsakten, der var direkte rettet mod den nederlandske søhandel, trak det op til krig mellem disse magter, en krig som forbundstraktaten af 1649 let kunne tvinge Danmark til at tage del i. Desuden var forholdet til Sverige blevet endnu køligere end tidligere. Det skyldtes først og fremmest svensk utilfredshed med redemptionstrakaten. Den var til stor skade for den svenske handel, og man anså, vel ikke helt med urette, at den stred mod bestemmelserne i Brømsebrofreden. I foråret havde kongen først tænkt sig at rejse til herredagen i Bergen, men på grund af omstændighederne blev der kun sendt tre rigsråder derop. De afsejlede midt i maj ombord på HANNIBAL og GRIBEN. I Bergen har de sikkert, foruden Henrik Bruns toldkrydser HOJENHALD, mødt Jørgen Rytter med FORGYLDTE BJORN, der den 25. maj var afsejlet fra København for at gå til Finnmarken.

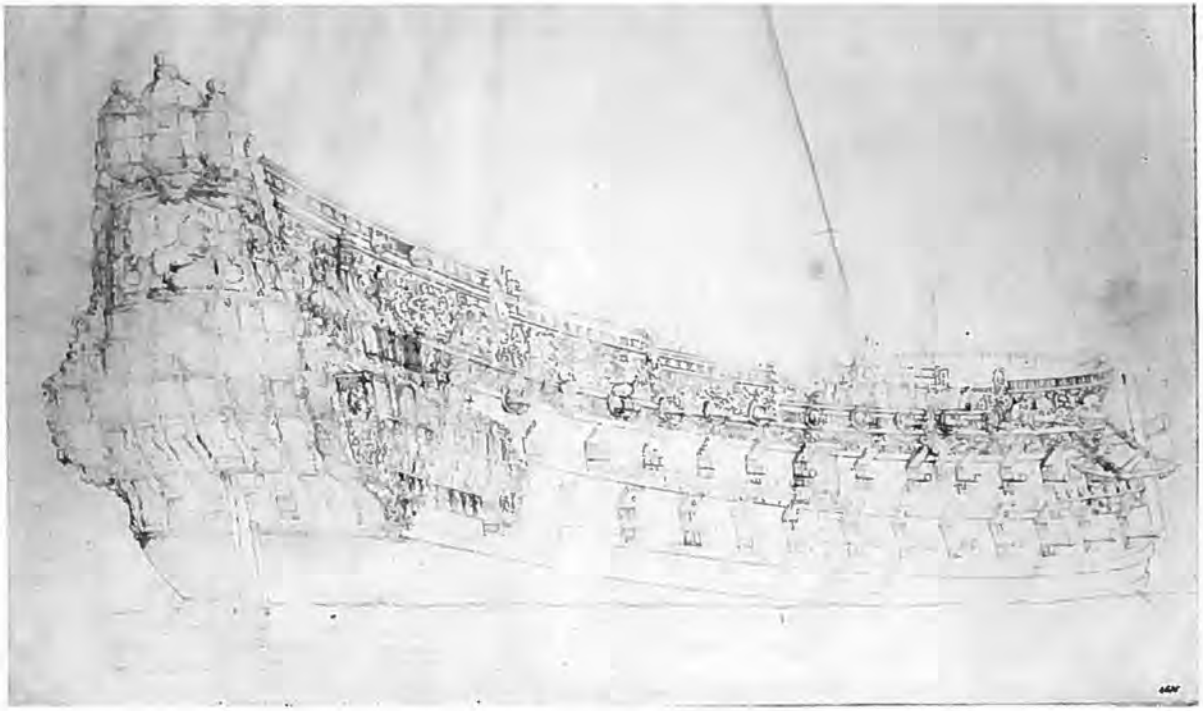
24. Lind 1896 p 38-39 og 43. Lennertsens togt 24. maj, Bergenhus LensR.

Han lå indtil begyndelsen af september og krydsede frem og tilbage under »den russiske Kyst«. I maj blev Peder Reedtz og Erik Rosenkrants sendt som gesandter til London med GRAA ULV, admiral Iver Børgesen, og SØBLADET. Gesandterne skulle overbringe en dansk anerkendelse af den engelske republik og søge at slutte et venskabs- og handelsforbund med England. Den 19. maj, omtrent samtidig med at gesandterne ankom til England, var en nederlandsk flåde under Marten Tromp imidlertid stødt sammen med en engelsk flåde under Blake, hvis krav om strygning blev besvaret med en bredside. Det blev indledningen til slaget ved Dover. Begivenheden førte i juni til en engelsk krigserklæring, og gesandterne måtte med beklagelse konstatere, at Danmark nu, meget imod egne interesser, næppe ville kunne undgå at blive inddraget i krigen på nederlandsk side.[25]

I begyndelsen af august lå der en rigt ladet engelsk koffardiflåde på 23 skibe ved Helsingør og ventede på konvoj, der kunne sikre den mod nederlandske overgreb på rejsen vestpå. Den nederlandske resident, de Vries, opfordrede den danske regering til at standse flåden, men man ønskede endnu at bevare neutralitet overfor England, og opfordrede derfor de engelske skippere til at søge sikkerhed i København. 18 af dem fulgte opfordringen. Kort efter blev to af de resterende skibe opbragt af den nederlandske fribytter MORGENSTER. Et af dem blev dog dagen efter generobret af de øvrige skibe, de kom senere til København. Den 12. august sendtes Lucas Henriksen med hovedskibet HANNIBAL til Helsingør, hvor han skulle forsvare koffardiskibe mod kapere og håndhæve kongens højhed, men ellers ikke indlade sig dybere, end at han kunne komme derfra »med god Maner«. Den 13. august ankom den hollandske gesandt Nanning Kaiser. Hans opgave var at få Danmark til, i henhold til forbundstraktaten af 1649, at gå aktivt ind i krigen, ikke med soldater, men med orlogsskibe. For regeringen var det en vanskelig beslutning, der skulle tages. På den ene side frygtede man et svensk angreb, eventuelt i koalition med England, men på den anden side kunne man ikke risikere at støde Danmarks eneste magtfulde allierede fra sig. Og den 27. august gav man en hollandsk orlogsflåde på syv skibe tilladelse til at ankre inden for Kronborg, og i løbet af september blev en del skibe, deriblandt TREFOLDIGHED, VICTORIA og SPES, udrustet for under Køn Joachim Grabow at ligge ved Kronborg sammen med HANNIBAL. Grabow skulle, hvis den engelske konvojstyrke som man vidste var på vej, forsøgte at trænge ind i Sundet, forene sig med de hollandske skibe, og sammen med dem og Kronborgs kanoner forhindre en sådan indtrængen. Hvis det kom til kamp mellem englænderne og hollænderne udenfor Sundet, skulle Grabow dog ikke gribe ind. Den 20. september ankrede den

Tredækkeren SOPHIA AMALIAS agterspejl prydedes af den stejlende hvide hest i våbnet for Braunschweig, dronningens hjemegn. Van de Velde portræt fra 1658, Victoria & Albert Museum.

25. Lind 1896 p 50f, Fridericia 1894 p 210, Jørgen Rytter kvitterede for lodspenge og reparationer i Bergen den 12. og 14. juni, for klæder til besætningen den 5. sept. Bergenhus LensR., den 11. maj indkom GRAA ULV til Merdø »paa den engelske Rejse«, Nedenæs LensR.



engelske konvojstyrke på Lappen. Den var på 18 skibe under kommando af captain Andrew Ball. Regeringen foreholdt Ball, at flådens ankomst skulle have været anmeldt tre uger i forvejen; undladelse heraf var aldrig før sket uden fjendtligheder. Ball svarede med at anmode om at de engelske koffardiskibe, der lå i København, måtte blive konvojeret til Helsingør, enten af danske eller engelske orlogsskibe, så han kunne føre dem sikkert hjem. Det blev den 25. september afslået af Frederik 3. med den begrundelse, at englænderne havde vist despekt for kronens højhed, og at han ikke ønskede, at koffardiskibene skulle blive et stridsemne »udenfor vore Vinduer«. De skulle blive liggende i København, hvor de, indtil de med tiden kunne frigives, ville nyde samme sikkerhed som hidtil. For at give afslaget mere vægt var Henrik Rantzau den 23. sat som øverstbefalende for den danske eskadre. Den 27. sejlede Balls eskadre hjemover, medbringende de af koffardiskibenes besætningsmedlemmer, der ønskede at komme hjem. På vejen opbragte den MORGENSTER, men mistede flagskibet ANTELOPE, der den 30. forliste ved den jyske vestkyst, dog uden tab af menneskeliv. Straks efter englændernes afrejse overgik kommandoen over den danske eskadre

atter til Grabow, der førte den til København med undtagelse af SPES og en jagt. Den 7. oktober blev Grabow atter beordret til Helsingør med eskadren, måske fordi man overvejede at beslaglægge en nyankommen engelsk koffardiflåde på 18 skibe. Dette synes dog ikke at være blevet effektueret, og den 19. oktober blev Grabow atter hjemkaldt. Han skulle kun efterlade de bedst provianterede skibe ved Helsingør, hvor de sattes under kommando af Laurits Nielsen. I november blev også disse skibe trukket til København, da der nu lå 20 nederlandske orlogsskibe ved Helsingør.

Der havde således ikke været tale om egentlige krigshandlinger mellem Danmark og England, men forbudet mod, at de engelske koffardiskibe sejlede til Helsingør var reelt en anholdelse, der viste, at Danmark støttede Nederlandene. Og da efterretningerne om begivenhederne i Sundet nåede England, forlangte det engelske statsråd en forklaring. En sådan kunne de to danske diplomater i London ikke give, så den 17. november gav parlamentet ordre til beslaglæggelse af alle danske og norske koffardiskibe på Themsen. Kort efter rejste diplomaterne hjem.

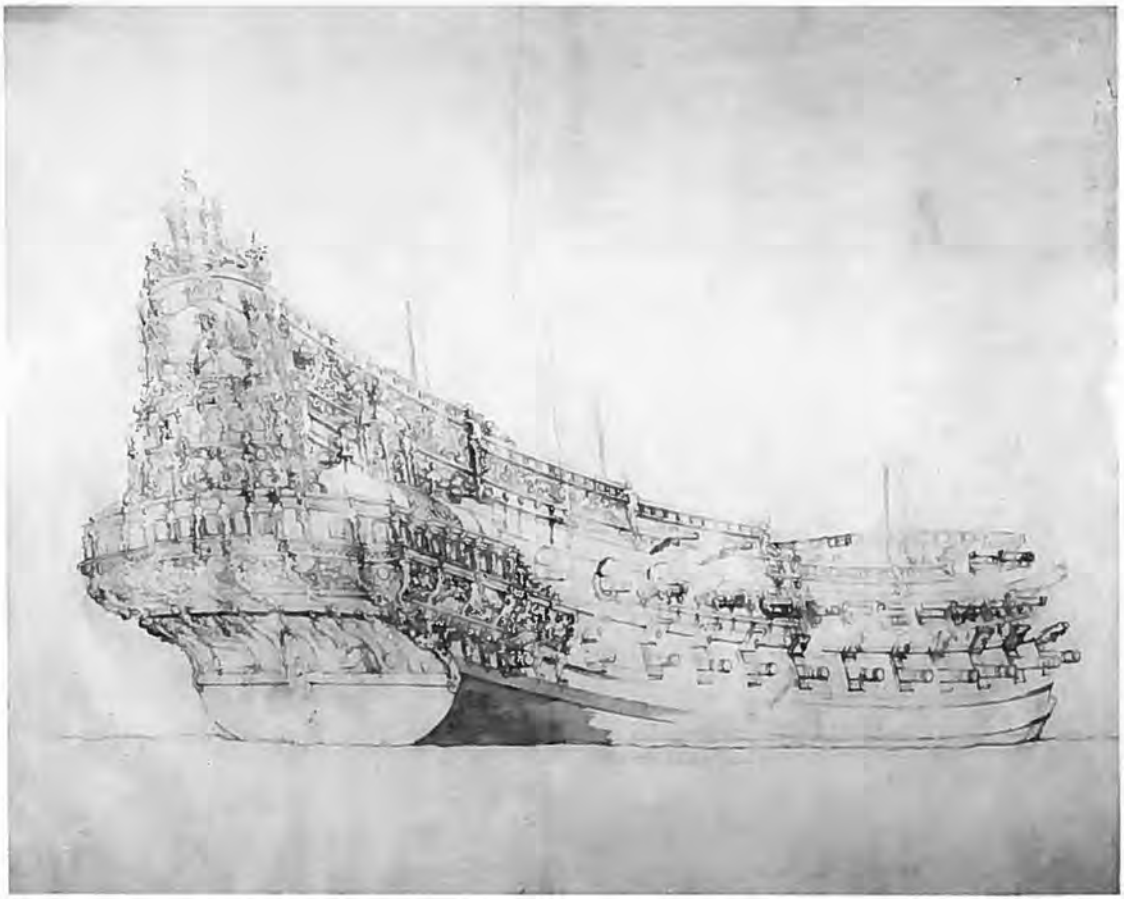
Frygten for Sverige var velbegrundet. I oktober og november blev et angreb på Danmark faktisk taget under alvorlig overvejelse i det svenske rigsråd, hvor dronning Christina betegnede Danmark som arvefjenden, der var som et søm i foden. Den truende svenske holding førte til, at man i december fra dansk side indledte forhandlinger i Haag med Generalstaterne om ophævelse af redemptionstraktaten, den største anstødssten i forholdet til ikke blot Sverige men også England. Svenskerne indskrænkede sig da også til rustninger og skarpe klager over toldvistitationerne i Helsingør.[26]

PRINS CHRISTIANS udseende kendes kun fra dette van de Velde-portræt, der blev identificeret i 1981 af forf. udfra maleriet på agterspejlet, der er identisk med Karel van Manders portræt på Rosenborg af den unge prins Christian, senere Christian 5. Boymans van Beuningen.

1653

Søkrigen var hidtil gået godt for Nederlandene. Englænderne var ved at blive fordrevet fra Middelhavet, og den 30. november 1652 havde Marten Tromp vundet en stor sejr i Kanalen. Da faren for et svensk angreb desuden syntes at være drevet over, overvandt regeringen sine betænkeligheder ved at vælge side, og den 8. februar undertegnede Nanning Kaiser og fire danske rigsråder en traktat, hvori Danmark forpligtede sig til, så længe krigen varede, at spærre for al engelsk trafik til Østersøen. Til dette formål skulle Danmark, mod subsidier på 192.000 rdl, udruste en flåde på 20 »gode og i enhver henseende veludrustede kongelige orlogsskibe«, over hvilke der blev opsat et »forseglet register«. I tidsrummet 1. april – 1. november skulle de holde søen i farvandet fra Sundet og Bæltet til

26. Lind p 52-55, Fridericia 1894 p 211-214, R.C. Anderson: Denmark in the first Anglo-Dutch War, Mariners Mirror vol. 53, 1967, p 55-62.



Skagerrak. De var dog ikke forpligtet til at deltage i kampene i Nordsøen.[27] Registeret over de 20 skibe findes bevaret i såvel en dansk som en hollandsk udgave. Det er rent skibshistorisk et yderst interessant dokument, den indtil da mest detaljerede beskrivelse af danske orlogsskibe. Skibenes dimensioner, længde, bredde, dybde og dækshøjder, er opgivet i alen og tommer, og portantal- og fordeling, såvel som den aktuelle armering og besætning, er angivet. Den viser også, at man først og fremmest var interesseret i de store danske skibe. De danske hovedskibe var nemlig betydeligt større end noget nederlandsk skib. Alle de ti store skibe der var til rådighed, heriblandt seks hovedskibe, er inkluderet. De 20 skibe vurderedes til 823.000 dlr, og deres artilleri til 574.750 dlr, i alt

27. Askgaard 1974 p 19.

1.397.750 dlr! I alt beregnedes omkostningerne ved udrustningen, inklusive slitage på skibe og artilleri samt besoldning og proviant til officerer og mandskab på i alt 4416 personer, til godt 95.000 dlr om måneden, så subsidierne rakte langtfra til.[28]

Allerede ved udarbejdelsen af registeret må man have indset, at alle 20 skibe næppe kunne nå at blive færdige til 1. april, her regnes der nemlig kun med en seks måneders udrustning. Men man tog straks fat på klargøringen af skibene og udskrivningen af bådsmænd og soldater. Sidst i marts konvojerede Henrik Brun med HOJENHALD tre skibe med 400 bådsmænd fra Bergen til København, og den 1. april kunne en »første eskadron« under Christoffer Lindenow lægges ud på reden. Den bestod formentlig af følgende 12 skibe: TREFOLDIGHED, PRINS CHRISTIAN, SOPHIA AMALIA, VICTORIA, JUSTITIA, SPES, NORSKE LOVE, PHONIX, GRAA ULV, PELIKANEN, FORGYLDTE BJØRN og GRIBEN. Kort efter fulgte TRE KRONER, SORTE BJORN, og SNARENSVEND, og sidst på måneden HANNIBAL, FRIDERICH og SØBLADET. Endnu tre skibe, SORTE RYTTER, HVIDE BJORN og LYKKEPOTTEN, synes først at være udlagt 1. juni.[29] Der blev ikke gjort anstalter til at sende skibe til søs før den 5. maj. Da fik Laurits Galtung instruks om at krydse mod kapere langs den norske kyst med GRAA ULV, FORGYLDTE BJORN og GRIBEN samt NORSKE FREGAT, der skulle støde til under Norge. Han skulle ganske vist visitere engelske skibe, eller »schrubbers«, men kun opbringe dem hvis besætningen var større end normalt for koffardiskibe. Men hovedflåden blev foreløbig liggende på Københavns red. Den store udrustning var selvfølgelig af største interesse for svenskerne. Den svenske feltmarskal K.G. Wrangel kunne i begyndelsen af juli rapportere, at den bestod af 24 store og gode skibe, hvilket stemmer med Klædekammerregnskaberne. Den 2. juli må Galtung være vendt tilbage fra Norge, for da fik Enevold Frederik Akeleje kommandoen over GRAA ULV og FORGYLDTE BJORN, med hvilke han skulle konvojere Islandsk Kompagnis skibe til Lindesnæs. Sidst på måneden blev de to skibe, samt SORTE RYTTER, under kommando af Nikolaj Jansen, stationeret i Sundet, for at »maintenere Kongens Højhed«.[30]

Mens en nederlandsk flåde under Tromp havde kæmpet uafgjort med englænderne under Blake i slaget ved Portland i februar, var slaget ved Gabbard den 2.-3. juni endt med en delvis engelske sejr. Den danske regering, der indtil da ikke havde været utilbøjelig til at lade nogle af de større skibe forstærke den nederlandske flåde i Nordsøen, fik nu betænkeligheder. Den 19. juli overvejede rigsrådet endda at ophæve blokaden mod Englands Østersøhandel, men besluttede sig dog for at holde de

28. Den danske udgave af registeret i KB, Ny Kgl. Saml fol. 1504, gengivet hos Holck 1943 p 551-565, den hollandske udgave i RA, Nedl. C.223. En svensk afskrift med adskillige fejl, Bruun 1871 p 422-429, var i mange år den eneste kendte udgave. Her opgives længden på FRIDERICH og DELMENHORST til hhv. 74 og 72 1/2 alen, de rigtige tal er 79 og 62 1/2 alen!

29. Henrik Brun, Bergenhus LensR, udrustninger 1., 7.-9. og 29. april samt 1. juni, KlæR.

30. Lind 1896 p 63-66.

givne løfter. Den 31. juli blev nederlænderne slået afgørende i slaget ved Schevingen, hvor deres flådechef admiral Marten Tromp faldt. Det stod nu klart, at krigen ville ende i Englands favør, og den instruks Henrik Bielke medbragte, da han den 17. august forlod Københavns red med en større styrke, indeholdt ordre til at forhindre hollandske orlogsskibe i at molestere neutrale skibe »indenfor Skagen«. Hans eskadre bestod af TREFOLDIGHED, TRE KRONER, NORSKE LOVE, SORTE RYTTER, HVIDE BJORN, LYKKEPOT, og branderne FLYVENDE FISK og MARKATTEN. Desuden skulle de to skibe, der allerede lå i Sundet, velsagtens GRAA ULV og FORGYLDTE BJORN indgå i eskadren. Den 13. september fik Henrik Bielke dog en instruks, der i højere grad imødekom de nederlandske interesser. Sammen med en eskadre under Christoffer Lindenow på HANNIBAL, SPES, PHØNIX, ARKEN og ST. JORGEN, skulle han konvojere en nederlandsk koffardiflåde fra Sundet til Skagens rev, hvor han ville møde en nederlandsk orlogsflåde under Witte de Witt. Han skulle blive sammen med de Witt i højst tre-fire dage, og hvis det da kom til kamp med den engelske flåde skulle Bielke »af yderste magt« sekundere de Witts flåde.[31] Her, for første gang, viste regeringen altså vilje til med kraft at indfri betingelserne i forbundsalliancen af 1649. De Witt havde forladt Vlie den 30. august med 43 orlogsskibe og over 300 koffardiskibe bestemt for Østersøen. Det havde været i sidste øjeblik, for dagen efter viste en engelsk orlogsflåde på over 70 skibe sig ud for den hollandske kyst. Den forsøgte dog ikke at forfølge de Witt, som nåede Skagen den 7. september. Den 20. ankom Bielkes flåde, og et par dage efter satte de Witt kurs mod Flekkerø med de koffardiskibe Bielke havde konvojeret til Skagen. Efter at hans flåde var blevet forstærket med yderligere 32 orlogsskibe fra Holland, nåede han Vlie sidst i oktober med en koffardiflåde på over 400 skibe. Efter at koffardiskibene var gået til deres forskellige hjemhavne ramtes orlogsflåden den 28. af en orkanagtig storm, der fortsatte i tre dage. 12 skibe forliste med tab af over 1300 mand, 24 skibe mistede masterne og resten blev alvorligt beskadiget. Dermed var den nederlandske hovedflåde sat ud af spillet, og Generalstaterne måtte indlede fredsforhandliger med England.[32] Bielkes flåde holdt søen indtil den 7. november, og må også have udstået mindst en kraftig efterårsstorm. Midt i oktober lå flåden nemlig en ugestid i Kalvsund nær Marstrand, hvor PELIKANEN, der må være tilgået efter den 13. september, fik ny fokke- og mesanmast. Dagen før flåden ankom til København fik Fit Jansen, GRAA ULV, ordre til at afløse Nikolaj Jansen, der med SORTE RYTTER havde haft station i Sundet.[33]

31. Lind 1896 p 66-67
32. Anderson op cit.
33. Ophold i Kalvsund: Baahus LensR, Lind 1896 p 68.

1654

Skønt man allerede i februar vidste, at der var udsigt til snarlig fred fortsatte krigstilstanden, og man måtte være forberedt på at udruste flåden. Sidst i februar blev der udskrevet en del bådsmænd, og i begyndelsen af april synes SOPHIA AMALIA, VICTORIA, SPES og JUSTITIA at have været klargjort.[34] Men efter fredsslutningen den 5. april ophørte udrustningerne og alt ekstraordinært mandskab blev hjemsendt. Ved fredsslutningen påtog Generalstaterne sig at betale skadeserstatning for de engelske varer og skibe, der havde været beslaglagt i København. Den endelige fred mellem Danmark og England blev dog først sluttet den 15. september i Westminster. Her sluttedes også de forhandlinger, som krigen havde afbrudt, med en venskabs- og handelstraktat. Da redemptionstraktaten var blevet ophævet i september 1653, opnåede England nu ligestilling med Generalstaterne med hensyn til Sundtolden.

Togterne dette år indskrænkede sig til udsendelsen af det »mådelige« orlogsskib PELIKANEN, der i begyndelsen af juni førte Henrik Bielke til Island. Her opbragte han EGERNET af Harlingen der drev ulovligt fiskeri. Efter at skibet var blevet prisedømt, blev det overladt til Bielke, der dog måtte overlade de 25 skippund fisk ombord til bådsfolkene på PELIKANEN. Desuden blev det nybyggede LINDORMEN i november afhentet i Flensborg af David Dannel og »20 dygtige sømænd«.[35]

I Sverige havde dronning Christina abdiceret. Axel Oxenstierna var død i 1653, men den 6. juni blev tronen overtaget af en for Danmark mindst lige så farlig leder, den 32-årige pfalzgreve Carl 10. Gustav. Allerede som 19-årig havde han udtrykt »en levende Attrå til at søge Lykken med Sværdet«, og han begyndte straks at søge en slagmark, hvor denne attrå kunne tilfredsstilles. Trods opfordringer fra ikke mindst K.G. Wrangel til at angribe Danmark, viste der sig dog på et rigsrådsmøde i december at være overvejende stemning for, at målet i første omgang skulle være Polen.[36]

1655

Året startede fredeligt med, at der sidst i januar blev givet ordre til at klargøre et skib »enten en af Bjørnene eller det, han plejer at have« til Henrik Bielkes årlige rejse til Island. Men den 21. marts blev krigen endelig vedtaget i det svenske rigsråd, og i begyndelsen af april opskræmtes man i Danmark af efterretninger om omfattende svenske krigsforberedelser. En flåde på 40 skibe med 1400 kanoner var under udrustning i Stockholm, men formålet var ikke kendt. Der blev straks indledt

34. 2.-6. april blev der udleveret borddækken og alterbrød til de nævnte skibe, KlæR.
35. Lind 1896 p 71-72 og Fridericia 1894 p 216-218.
36. Fridericia 1894 p 218ff

omfattende udskrivninger, alene i Norge blev der udskrevet 1950 bådsmænd, og i begyndelsen af maj beordrede kongen 10-12 orlogsskibe udrustet, der kunne støde til en nederlandsk flåde man vidste var undervejs. I juni og juli påtænkte rigsrådet at lade hele flåden udruste, men den 15. juli landsatte en svensk flåde på 36 skibe, ført af K.G. Wrangel på det ex. danske TRE LEJON, Carl Gustavs hær på øen Usedom ved Stralsund. Dermed blev det klart, at krigen gjaldt Polen.[37]

Omtrent samtidig må en nederlandsk eskortestyrke på seks orlogsskibe under Cornelis Tromp være ankommet til Sundet, Tromp blev behandlet med stor høflighed, men efter dansk anmodning fortsatte han ikke ind i Østersøen. Nederlandske planer om komme den voksende spænding i Østersøen i forkøbet, ved at sende en flåde på 16 skibe under Obdam, blev heller ikke til noget. Den 25. august var K.G. Wrangel med den svenske flåde gået til Danzig, som han blokerede med krav om erlæggelse af told af alle andre end engelske skibe. En determineret dansk optræden ville have kunnet sætte en stopper for dette alvorlige brud på såvel folkeretten som især Nederlandenes økonomiske interesser. K.G. Wrangel havde nemlig ordre til, i det tilfælde at der dukkede en dansk flåde op, enten at ligge stille eller sejle bort »deklinerandes således med Danmark all vidlyftighet«. Derimod skulle han tage kampen op, hvis der viste sig en nederlandsk flåde.[38] Men både i Nederlandene og Danmark vaklede man. Fra august til november ser det ud til, at blot fem større danske orlogsskibe var udrustet,[39] men udover PRINSENS JAGT og vistnok også SOBLADET, der i august og september blev sendt på kundskab i Østersøen, synes ingen danske skibe at være gået til søs, og i sidst i september blev Tromp hjemkaldt.[40] Svenskerne kunne uhindret fortsætte blokaden af Danzig, indtil vinteren sidst i november tvang dem hjem.

1656

Den svenske blokade af Danzig var utvivlsomt årsag til, at man i overslaget over dette års finanser indregnede udgifter til udrustning af 20 orlogsskibe, og det var nok ingen tilfældighed, at man også i Nederlandene kalkulerede med udrustning af 20 orlogsskibe.[41] Straks efter nytår tog man fat på istandsættelsen af skibene. Da Frederik 3. i april aflagde et af sine sjældne besøg på Bremerholm, lå fem orlogsskibe klar udenfor bommen, og i begyndelsen af maj kunne et nederlandsk gesandtskab berette, at antallet af klargjorte orlogsskibe nu var 13-14. De var dog hverken provianterede eller bemandede, men der var 1500 bådsmænd i København.[42] Det nederlandske gesandtskab var ankommet til København i februar, og havde til opgave at

37. Lind 1896 p 80ff og Askgaard 1974 p 28ff.
38. Askgaard 1974 p 30ff.
39. VICTORIA, JUSTITIA, SPES og SORTE RYTTER var udrustet fra den 24. aug. til den 13. nov., PELIKANEN fra 15. aug. til 9. okt. KLÆR.
40. Lind 1896 p 84.
41. Lind 1896 p 90, Askgaard 1974 p 43.
42. Askgaard 1974 p 40.

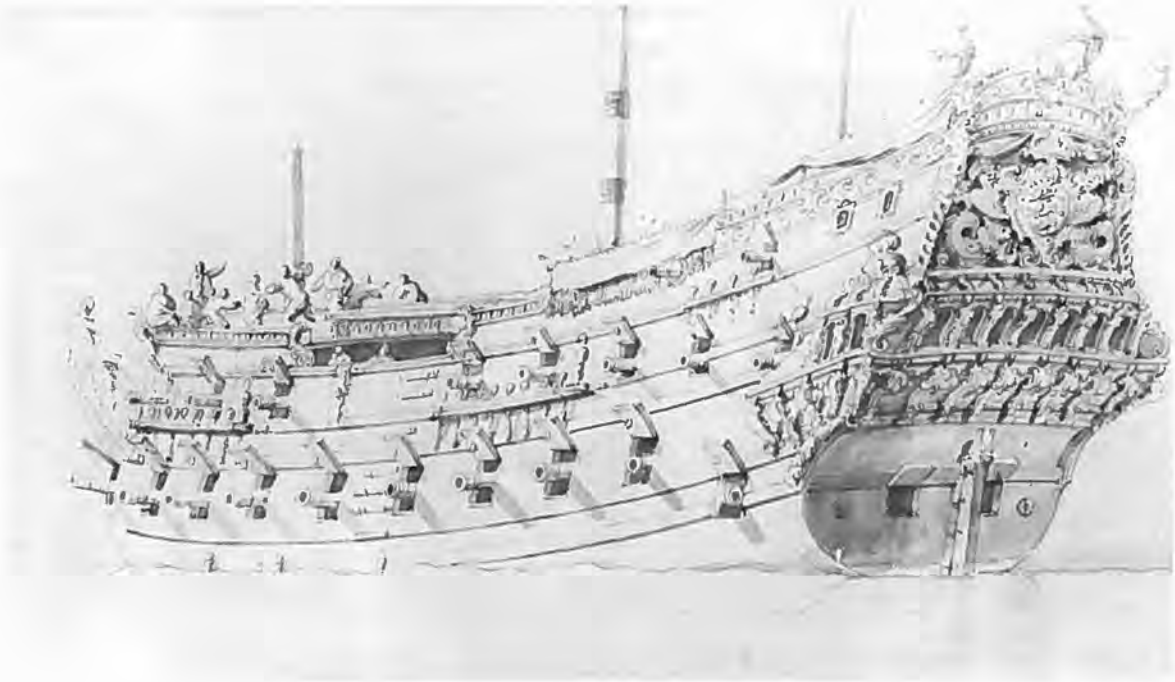
søge dansk støtte til en flådeaktion, som Generalstaterne overvejede at foretage mod den svenske blokade af Danzig. I begyndelsen var den danske holdning forsigtigt afventende, men da det rygtedes, at Carl 10. Gustav, der året før var gået fra sejr til sejr i Polen, nu var i tilbagegang, øgedes lysten til at gribe ind. Lederen af den nederlandske delegation, Conrad van Beuningen, blev i løbet af sit ophold meget danskvenlig, og desværre videregav han et alt for optimistisk indtryk af Generalstaterens vilje til at støtte Danmark i en revanchekrig mod Sverige.[43] Ankomsten af den nederlandske flåde imødesås derfor med glæde. Den samledes ved Helsingør i løbet af juni og begyndelsen af juli, og nåede efterhånden op på 42 skibe. Flådens chef var Jacob Wassenaer van Obdam, og som underadmiraler sås kendte navne som Michael de Ruyter, Cornelis Tromp og Witte de Witt. Den svenske resident i København var da også både rystet og imponeret over at se »de förnämsta sjöhaner här mitt i Kungen af Danmarks land och på dess strömmar«.[44]

Obdams foreløbige instruks af 9. april pålagde ham at komme Danmark til hjælp, hvis det blev angrebet af »en udenlandsk Sømagt«, og forblive i de danske farvande indtil han modtog endelige ordrer.[45] Dem modtog han og gesandterne den 8. juli. Gesandterne fik straks udvirket tilladelse til, at flåden kunne gå til København, og i de følgende dage lykkedes det at nå til enighed om en fælles optræden overfor svenskerne ved Danzig, hvis styre havde søgt om hjælp fra både Nederlandene og Danmark.[46] Her havde Danmark chancen for, sammen med en magtfuld allieret, aktivt at stikke en kæp i hjulet på Carl Gustavs forsøg på at gøre Østersøen til et svensk indhav. Men man valgte at sætte sig solidt mellem to stole. I stedet for at sende de syv-otte skibe, deriblandt to hovedskibe, der var sejlklare, til Østersøen sammen med Obdams flåde, besluttede Frederik 3., til nederlændernes store utilfredshed, at anvende skibene til en længe planlagt rejse til Norge, hvor den unge prins Christian, senere Christian 5., skulle hyldes som tronfølger. Man lovede ganske vist at sende en flådeafdeling på 10 skibe til Danzig, men ikke før i slutningen af august.[47]

Så da den store flåde den 13. juli forlod København med kurs mod Danzig, deltog ingen danske skibe. Det ville ellers have været ganske farefrit. Den store flådeudrustning i 1655 havde tilsyneladende ganske udtømt Sveriges maritime kræfter. På Danzigs red lå der kun tre orlogsskibe under major Strussflycht, der siden midten af maj havde blokeret indsejlingen. Og Strussflycht synes allerede inden Obdams ankomst den 17. juli at have forladt farvandet.[48] I Stockholm var det med stort besvær lykkedes at udruste en flåde på 19 skibe, men en del af dem var så usødygtige, at de kun kunne

SORTE RYTTER, Den senere så berømte Niels Juels første kommando. Efter Sundslaget to år senere, fik kaptajnen på STAVOREN, der havde haft van de Velde med fra Vlie, kommando over SORTE RYTTER. Portrættet, der findes i to udgaver, var måske kunstnerens tak for værtsskabet. (Cardiff)

43. Fridericia 1894 p 225.
44. Askgaard 1974 p 48.
45. Askgaard 1974 p 44f.
46. Askgaard 1974 p 52f.
47. Askgaard 1974 p 67.
48. Zettersten 1903 p 397.



tjene som blokskibe. Den svenske flåde kunne således kun optræde defensivt, den var den 15. juli blevet lagt ved Älvsnabben for at beskytte den stockholmske skærgård mod et eventuelt nederlandsk angreb.[49]

Til hyldningsrejsen anvendtes TREFOLDIGHED under admiral Christoffer Lindenow, HANNIBAL, viceadmiral Nicolaj Helt, NORSKE LOVE, schoutbynacht Laurits Nielsen, samt LINDORMEN, GRAA ULV, GRAA FALK og jagten SOBLADET. Eskadren forlod København den 11. juli, og ankrede ved Kronborg. Her lå den nogle dage, mens kongen afsluttede de føromtalte forhandlinger med de nederlandske gesandter. Først den 16. gik han om bord på TREFOLDIGHED. Vinden må have været gunstig, for allerede to dage efter ankom eskadren til Christiania. Den var tilbage i København den 13. august.[50]

Her var der i mellemtiden blevet udrustet følgende skibe: SORTE RYTTER under Niels Juel, der her fik sin første kommando, PELIKANEN og PHONIX. Desuden var SNARENSVEND, der den 19 juli var blevet sendt til

49. Askgaard 1974 p 75ff.
50. Askgaard p 64f.

Riga med danske og russiske gesandter, vendt tilbage. Sammen med skibene fra hyldningsrejsen, minus SOBLADET, afsejlede disse skibe fra København mod Danzig den 29. september. Kommandofordelingen bibeholdtes, og Lindenows instruks pålagde ham at lægge sig tæt på den nederlandske flåde ved Danzig, hvor han skulle tilkendegive overfor Obdam, at hans opgave var at sikre den frie sejlads i henhold til den indgåede aftale. Han skulle kun blive liggende udfor Danzig i 14 dage, medmindre han modtog anden ordre. Kort efter afsejlingen udgik HANNIBAL, måske var skibet blevet beskadiget ved en grundstødning, og Nikolaj Helt måtte skifte sit viceadmiralsflag til NORSKE LOVE, mens LINDORMEN blev schoutbynachtskib. Flåden var således kun på ni skibe, den ankom til Danzig den 1. september.[51] Togtet viste sig at være ganske nytteløst. Samme dag havde Generalstaterne, uden at konferere med Danmark, afsluttet den såkaldte Elbing-traktat med Sverige. Og skønt Danmark var nævnt i traktaten, begunstigede den først og fremmest Nederlandene, der sikredes mod ekstra toldpålæg i Østersøen. Traktaten er blevet kaldt »en Hensynsløshed mod den Stat, hvis Flaade man havde faaet til at alliere sig med sin«,[52] men Frederik 3.s prioritering af dynastiske interesser fremfor hjælp til sin allierede da det gjaldt, må nok betegnes som en større hensynsløshed.

Christoffer Lindenow satte, jævnfør sin instruks, kursen hjemover den 15. september. Dagen efter brød en voldsom storm løs, der splittede flåden. Skibene kom hjem enkeltvis, de sidste nåede København den 7. oktober. Obdam blev liggende ved Danzig til den 26. september, så satte han kurs hjemover med størstedelen af sin flåde, men 12 mindre orlogsskibe under Tromp blev liggende endnu en månedstid ved Danzig, for at sikre den fri sejlads.[53]

51. Sj. Tegn. XXXIII fol 575 og Askgaard p 68f.
52. Fridericia p 233.
53. Askgaard p 83f og 85f.

3. Svenskekrigene 1657-60

Første Svenskekrig 1657-58

I løbet af foråret 1657 var der gennemført omfattende forberedelser til en angrebskrig mod Sverige. Store hvervede troppestyrker samledes i Holsten, Flåden blev udrustet og bemandet, og man havde søgt at indgå alliancer med de magter, der kunne have interesse i at hindre den svenske fremgang. Det drejede sig om Generalstaterne, den tyske kejser, Polen og Rusland. Da krigserklæringen blev undertegnet den 1. juni var det dog ikke lykkedes at få etableret nogen bindende alliancer, og der var end ikke udarbejdet nogen plan for hærens operationer. Rigsmarsk Anders Bille måtte selv, i samråd med sine officerer, finde ud af, hvor og hvordan en offensiv skulle indledes! Den mest logiske plan, et samlet fremstød mod øst, hvor den svenske hær befandt sig, blev overvejet, men da Frederik 3. i begyndelsen af juni tilrådede et angreb på hans gamle bispestifter Bremen-Verden, for at forhindre de derværende svenske styrker i at forene sig med hovedhæren, delte Anders Bille hæren og gik med halvdelen af styrken ind i stifterne, hvis befolkning, ganske som forudset af kongen, modtog ham som en befrier. Den 9. juli faldt hovedfæstningen Bremervörde, og dermed var stifterne atter på danske hænder.[1] Men glæden over sejren blev kortvarig. I modsætning til den danske ad hoc krigsførelse, havde den svenske regering forlængst, allerede inden det polske felttog blev besluttet, gjort sig klart hvordan man skulle forholde sig i tilfælde at et dansk angreb: Man skulle da straks slippe hvad man havde i hænderne »och med hele Forcen gå på Danmark«.[2] Og det var netop hvad Carl Gustav gjorde. Den 26. juni, seks dage efter at han havde erfaret den danske krigserklæring, begav han sig på ilmarch vestover med hæren, og knap en måned efter, den 22. juli overskred han den holstenske grænse med en styrke på 8000 mand.[3] Hovedforudsætningen for angrebet på Sverige, at svenskekongen skulle lade sig binde af den polske krig, holdt altså ikke, og knap var krigen begyndt før angriberen befandt sig i defensiven.

For Frederik 3. må undervurderingen af modstanderens handlekraft være blevet pinligt klar sidst i juni. Da man i København erfarede, at det svenske rigsråd havde opfordret Carl Gustav til at vende hjem til Stockholm, og samtidig fik melding om, at ti svenske skibe havde passeret Bornholm med kurs mod Pillau, gik Frederik 3. den 23. juni uventet om bord på flådeflagskibet TREFOLDIGHED, for med en flåde på 18 skibe at gå østpå mod Danzig. Men håbet om at fange svenskekongen til søs skuffe-

1. Fridericia 1894 p 267-71. Følgende henvisninger er alle til 1894.
2. Askgaard 1974 p 26f. Som ovenstående, til 1974.
3. Fridericia 1894 p 271f.

des. Flåden ankom til Danzig 30. juni, og da var Carl Gustav allerede på vej vestover med sin hær. Frederik 3. måtte haste tilbage til København for at træffe modforholdsregler.[4]

Flåden bestod ved årsskiftet 1656/57 af følgende skibe:

Type	*Navn*	*Tilg*	*Udg*	*Besætn.*	*Artill*	*Eff*	*Læst*	*Depl*
Hovedskib	TREFOLDIGHED	1642	1676	265-321	44-66	832		1300
-	HANNIBAL	1647	1716	280-350	40-63	720	420da	1200
-	VICTORIA	1647	1674	220-301	44-56	768	420da	1200
-	FRIDERICH	1649	1671	434-527	86-100	1256		1700
-	PRINS CHRISTIAN	1651	1679	260-430	72-78	974		1500
-	SOPHIA AMALIA	1651	1680	430-885	86-108	1216		2000
-	TRE LOVER	1657	1684	280-450	52-64	862		1000
Mellemskib	JUSTITIA	1609	1658	124-280	24-46	480	260sv	800
-	SPES	1612*	1670	124-300	40-54	616	300da	900
-	TRE KRONER	1631	1670	230-300	36-46	624	260sv	700
-	NORSKE LOVE	1634	1666	194-230	42-44	668	300da	900
-	LINDORMEN	1654	1705	214	44-58	518	300da	900
Let o/s	SORTE RYTTER	1636	1685	110-195	32-40	440		550
-	GRAA ULV	1642	1659	104-150	30-36	540		600
-	PELIKANEN	1642	1658	110-150	34-36	512		600
-	PHONIX	1642*	1659	98-150	26-32	492		600
Lille o/s	GRIBEN	1618*	1658	27-81	8-16		60sv	200
-	FLYVENDE FISK	1625	1657	44-54	16		60sv	200
-	STORE LYKKEPOT	1630	1659*	59-84	12-32	504	120sv	300
-	SNARENSVEND	1638*	1658	59-80	16-30	236		300
-	GRAA FALK	1652*	1658	49	16-32			200
Koff. o/s	NELDEBLADET	1635	1665	96-125	26-46			500
-	HVIDE BJORN	1640	1658	82-96	34-40	292	170da	500
-	SORTE BJORN	1640	1673	92-96	18-30	272		600
-	NORSKE FREGAT	1644	1658	56-72	14-20			300
-	ST. MICHAEL	1646	1658	93	16-20		100da	300
-	DELMENHORST	1647*	1658	82	34	344		600
Jagt	CHRISTIANS ARK	1633	1658	30	12			100
-	ST. JORGEN	1636*	1658	10	6			
-	PRINSENS JAGT	1643	1665	8-9	4	4		
-	SPILJAGTEN	1644*	1660*	3-6				
-	HANNIBAL	1648*	1658					
-	SOBLADET	1648*	1658	23	12			
Galej	NORSKE HUND	1654	1667		3			
Koffardi	HVIDE LOVE	1642*	1675*	11-15				100
Bøjert	ST. MARIA	1631*	1657	6-12				
-	DYNKERKER PRIS	1639	1658	5-6				
-	HAABET	1650	1664		4			
Galiot	SORTE HUND	1644*	1674	6-20	10-16			
-	SPES	1650	1661					
-	ST. PEDER	1652*	1679		4			
Art. Pram	NOA ARK	1641	1665	104-210	26			
-	ARCHE NOA	1641	1665	104-210	26			

4. Askgaard p 134f.

For flådens vedkommende blev krigsforberedelserne indledt i januar, hvor man med kraft påbegyndte klargøringen af skibene på Holmen. Skønt man forsøgte at holde udrustningerne hemmelige, kunne den svenske resident Durell allerede i begyndelsen af februar meddele sine foresatte i Stockholm en liste over 23 skibe, som der arbejdedes på. Durell var i øvrigt ikke imponeret af den danske flåde. Skibene var urene og delvis urepparerede, soldatesken bestod af bønderkarle, bådsmændene beskrives som de ynkeligste i hele landet, og om rigsadmiral Ove Gjeddes »slette conduite og courage« vidste hele landet. De rapporter af lignende indhold, som han sendte i løbet af foråret, må have givet den svenske ledelse det bestemte indtryk, at den ikke behøvede at frygte noget til søs, et indtryk der, som vi skal se, var ganske fejlagtigt. Udover de regulære orlogsskibe blev flåden suppleret med lejede skibe. Saltkompagniets nybyggede KOBENHAVN på 32 kanoner blev lejet sidst i april, og fra Norge tilgik i løbet af sommeren fem defensionsskibe. I Amsterdam lykkedes det at leje seks orlogsskibe og en transportfløjte. Tre af dem, RAADHUIS, BEURS og COGGE under Peter Jansen Koningh, kom til Sundet i begyndelsen af juni medførende 1000 hyrede bådsmænd. De øvrige, HAABET, FORGYLDTE FALK, FAMA og fløjten med det fornemme navn FORGYLDTE PAVE, blev under Marquor Rodsten sendt fra Holland direkte til Weseren, hvor Rodsten skulle underlægge sig Anders Bille. Desuden blev der udstedt kaperbreve. Det første, til Cornelis Kruse på FLYVENDE HJORT, er dateret 22. maj, altså inden krigserklæringen, og i løbet af året blev der udstedt i alt 13 kaperbreve.[5]

Med hensyn til flådens føring var der i begyndelsen af februar opstået et problem. Holmadmiralen Christoffer Lindenow, der hidtil havde ført flåden, var blevet fjernet fra sit embede. Grunden angives forskelligt, han skal have vakt kongens vrede ved at advare mod krigen, hvorfor han »fik stokken at smage«, eller have gjort sig skyldig i underslæb. Man måtte i hvert fald se sig om efter en ny flådechef. Rigsadmiralen Ove Gjedde var for gammel og svagelig, og en forhandling med den unge Cornelis Tromp førte ikke til noget. Så sidst i februar fik Henrik Bielke, der havde ført flåden i 1653, tilsigelse om at holde sig klar til at kommandere hovedflåden, og den 16. maj modtog han sin udnævnelse som rigsviceadmiral. Som holmadmiral udnævntes Niels Juel den 14. juni.[6]

Vanskelighederne med at finde en passende strategi til lands gjaldt ikke til søs. Flådens opgaver kunne defineres kort og klart: Svenskernes forsyningslinier mod vest og over Østersøen skulle afskæres, og når den svenske hovedflåde med tiden blev operationsklar, skulle den forhindres i at bemægtige sig søherredømmet. Til løsning af det første punkt havde tre

5. Askgaard 1974 p 106-113.
6. Lind 1896 p 104 og 108.

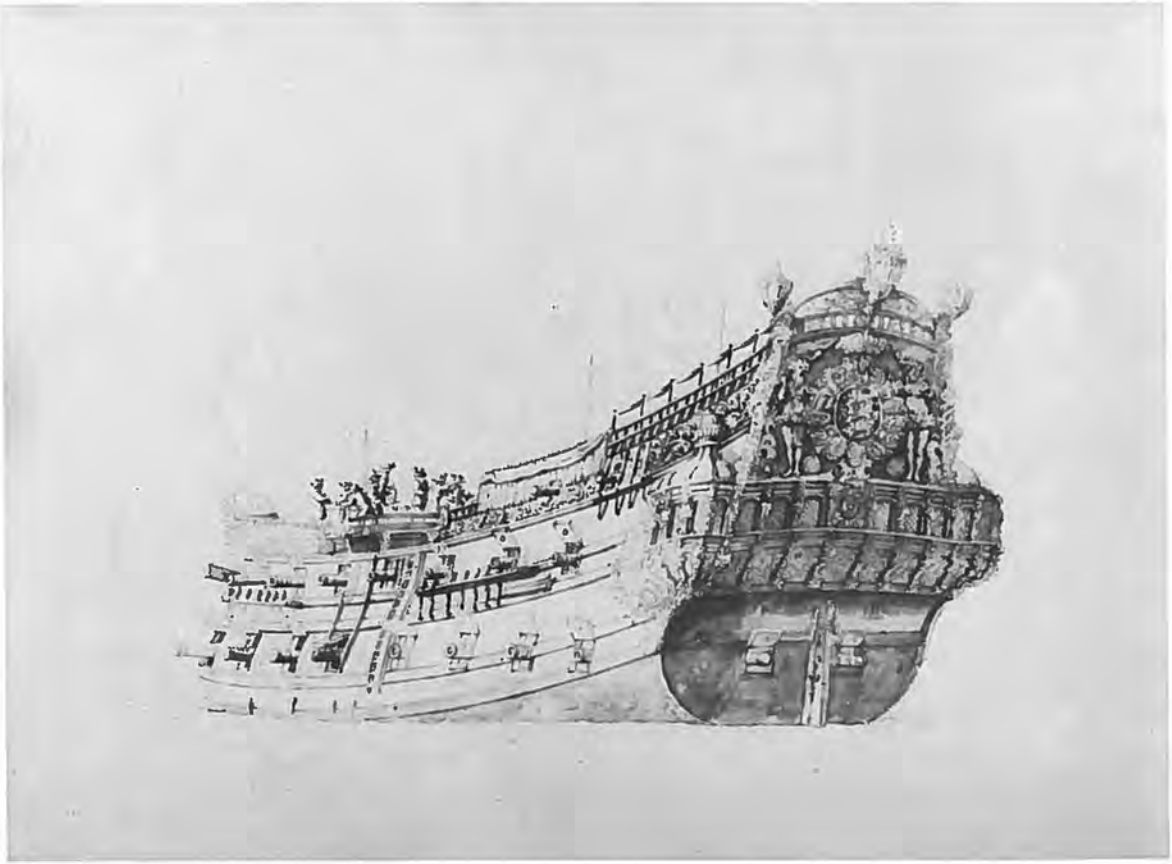
eskadrer ved krigsudbruddet taget station i Sundet, i Kattegat udfor Göteborg og på Elben/Weser, og det blev disse eskadrer, der udførte de første krigshandlinger.

I begyndelsen af maj lagde Niels Juel sig i Sundet med NORSKE LOVE, GRAA ULV, PELIKANEN, PHONIX og GRAA FALK. Det var Juels første eskadrekommando, og allerede den 13.-14. maj, altså før krigserklæringen, beslaglagde han tre svenske saltskibe, SVENSKA LEJONET, LAMMET og GRIPEN, der blev sendt til København, hvor de straks blev indlemmet i flåden under danske navne. Det var store og velmonterede skibe, SVENSKE LOVE var på 350 læster og førte 42 kanoner, SVENSKE LAM og SVENSKE GRIB var hver på 300 læster og førte 36 kanoner, et værdifuldt tilskud til flåden. Eskadren fik dog kun kort levetid. Den 3. juni blev den kaldt til København, hvor Niels Juel fik travlt med udrustningen af hovedflåden, som skibene skulle indgå i.

Til Kattegat sendtes Laurits Nielsen med SORTE RYTTER, SNARENSVEND og HVIDE BJORN. Eskadren ankrede i Göteborgs skærgård den 1. juni, og efter at Laurits Nielsen havde konstateret, at de derværende svenske skibe ikke var udrustet, gik han på kryds udfor Vinga, hvor han opbragte nogle skibe og skuder. Midt i juni blev eskadren hjemkaldt, da man fejlagtigt troede at den svenske hovedflåde allerede var gået til søs, men kort efter indtog Laurits Nielsen atter sin station. Sidst i juli blev hans eskadre forstærket med Rodstens føromtalte hyreskibe fra Weseren samt hurtigsejleren SÆLHUNDEN, der skulle forsøge at fange en lille svensk toldjagt SPARFVEN, der med stort held havde optrådt som kaper. Midt i september blev SÆLHUNDEN kaldt hjem for at indgå i hovedflåden, den blev erstattet at den føromtalte kapergaliot FLYVENDE HJORT. Laurits Nielsen fik samtidig ordre til at begive sig til København med sin eskadre, dog forudsat at de svenske skibe i Göteborg ikke var sejlklare. Men på det tidspunkt var det lykkedes svenskerne at udruste og bemande fem, så Laurits Nielsen blev på sin station. Kongen opfordrede ham i begyndelsen af oktober forsigtigt til at overveje et angreb på denne flåde inde i havnen, en aktion Marquor Rodsten tidligere havde foreslået. Men Laurits Nielsen var ingen Tordenskjold, så det blev kun til fortsat blokadetjeneste, indtil vejret midt i december tvang eskadren til at vende hjem til København, hvorfra Rodsten blev sendt til Holland for at aflevere hyreskibene.

Som omtalt var Marquor Rodsten blevet beordret direkte fra Holland til Weseren med sine hyreskibe. Han skulle angribe alle svenske skibe han mødte, og beslaglægge alt fjendtlig gods. Da han i begyndelsen af juni ankom til sin station, havde der allerede i over en måned ligget en eskadre på Elben. Den var ankommet til Glückstadt sidst i april, og den bestod af

NORSKE LOVE var Niels Juels første flagskib som eskadrechef. Portræt af van de Velde 1658. Boymans van Beuningen.



det lejede kompagniskib KØBENHAVN under Peder Lützen med småskibene SOBLADET og PRINSENS JAGT. Årsagen til den tidlige udsendelse var frygt for en invasion af svenske tropper fra Bremen til Hertugdømmerne, hvor de efter sigende var blevet lovet gode kvarterer. Lützen blev underlagt Anders Bille, og han fik instruks om at krydse op og ned ad Elben, for at forhindre (krigs)folk fra Bremen i at komme over floden, medmindre det var folk som ville gå i dansk tjeneste. Da krigen nærmede sig, fik han tillige ordre fra København til at arrestere alle svenske skibe, og den 2. juni beslaglagde han STOCKHOLM, et fuldt lastet skib fra Göteborg, der indgik i flåden. Eskadren medvirkede utvivlsomt i hærens overgang midt i juni, og det står

fast, at den, sammen med Marquor Rodstens føromtalte Weser-eskadre, bidrog godt ved nedkæmpelsen af den stærke svenske Leheskanse ved Weserens munding. Fra den 18. til den 20. juli dækkede eskadren hærens tilbagetog fra Bremen til Holsten, men den var ikke i stand til at hindre K. G. Wrangels overgang over Elben sidst på måneden, velsagtens på grund af svenskernes stærke artilleri. Endelig dækkede eskadren den 3. september evakueringen af Anders Billes tropper fra Glückstadt til det trængte Frederiksodde. Det er tvivlsomt om eskadren vendte tilbage til Elben.[7]

De små blokadeeskadrer var nødvendige, men hovedflådens operationer var nok så afgørende. Den 21. juni forlod den første del af hovedflåden, omkring 18 skibe, København og gik til ankers ved Dragør. Samme dag fik Henrik Bjelke på flagskibet TREFOLDIGHED sin første instruks, den pålagde ham at krydse i Østersøen, og blive under sejl det meste af tiden, for at vanskeliggøre fjendens rekognoscering. Hvis han ikke fandt nogen svenske orlogsskibe skulle han dog vende hjem igen. Et par dage efter kom kongen imidlertid uventet om bord, og flåden foretog sit føromtalte togt til Danzig. Under togtet synes man ikke at have mødt nogen svenske orlogsskibe, og efter at kongen var gået i land i Skåne ca. den 4. juli, gik Henrik Bielke til Rügen, som blev brandskattet, dels for at binde svenske tropper til stedet, dels for at supplere flådens proviant. K.G.Wrangel skal have opholdt sig ved Ruden da flåden ankrede, og skal ifølge Bielke »der med hjertesve (have) beset vor flåde langt fra med Kikkert«. Det er sikkert rigtigt at synet har rystet Wrangel. I stedet for den samling halvrådne og ilde bemandede skibe, som Durell havde berettet om, lå der jo her en kampklar dansk flåde og beherskede Østersøen.

Siden krydsede flåden mellem Skåne og Rügen, hvor Bielke i slutningen af juli foretog et mislykket invasionsforsøg. I begyndelsen af august blev flåden forstærket med en eskadre på fem skibe og en galiot under Laurits Galtung. Blandt disse skibe var det store FRIDERICH og det mindre men splinternye hovedskib TRE LOVER.[8]

I mellemtiden var Carl Gustav trængt op i Jylland, der hurtigt kom i svenske hænder. Hæren havde, uden at yde nævneværdig modstand, trukket sig ind i Frederiksodde (det nuværende Fredericia), som til Carl Gustavs store overraskelse ikke blot var en feltlejr, men en regulær fæstning. Her må den svenske efterretningstjeneste have svigtet totalt. Men bortset fra denne bastion, var situationen nu meget lig den i 1644. Det eneste værn mod en svensk invasion af øerne var flåden. Alt afhang af, om den formåede at opretholde herredømmet i de tilliggende farvande.

Trods store anstrengelser lykkedes det først svenskerne at få deres hoved-

7. Askgaard p 114-118.
8. Askgaard p 135-139.

Rigsviceadmiral Henrik Bielke.
Maleri af Karel van Mander.
Frederiksborg.

flåde i søen i slutningen af august. Chefen var Klas Bielkenstierna, og flåden bestod af i alt 39 skibe, heraf 24 orlogsskibe og otte kompagniskibe, bemandet med i alt 5904 mand og armeret med 1219 kanoner. Den danske hovedflåde var da kun på 28 skibe heraf 17 orlogsskibe og syv defensions- eller kompagniskibe. De var bemandet med 4642 mand og førte 956 kanoner. Kvantitativt var svenskerne var således ca. 27% stærkere. Ganske som i Kolberg Heide slaget 13 år tidligere stod en underlegen dansk flåde nu overfor en kamp, der kunne blive afgørende for nationens overlevelse. Den danske eskadreinddeling er ikke kendt, men FRIDERICH, vel med Laurits Galtung som chef, må have ført en eskadre idet svenskerne betegnede det som admiralskib. Den svenske flåde var rangeret i to eskadrer, 2. eskadre førtes af holmadmiral Richard Clerck på KRONAN, det eneste svenske skib der kunne måle sig med FRIDERICH. I den styrkeprøve der fulgte, Slaget ved Falsterbo, deltog følgende skibe:[9]

DEN DANSKE FLÅDE

	tons	art/eff.		bes.
TREFOLDIGHED, AD H. Bielke	1,3	50/	832	321
FRIDERICH	1,7	100/	1256	527
HANNIBAL	1,2	56/	720	321
TRE LOVER	1,0	52/	862	301
VICTORIA	1,2	46/	768	301
JUSTITIA	0,8	46/	480	175
LINDORMEN	0,9	50/	518	228
NORSKE LOVE	0,9	46/	668	228
TRE KRONER	0,7	46/	624	205
SPES	0,9	36/	616	175
GRAA ULV	0,6	32/	540	139
PELIKANEN	0,6	32/	512	139
PHONIX	0,6	32/	492	139
SORTE BJORN	0,6	28/	272	114
DELMENHORST	0,6	28/	344	114
NELDEBLADET	0,5	32/	?	139
GRAA FALK	0,2	18/	?	49
DE BEURS (holl. hyret)	0,5	32/	?	150
COGGE (holl. hyret)	0,5	32/	?	150
RAADHUIS (holl. hyret)	0,5	32/	?	150
SAMSON (no. defensionsskib)	0,6	40/	?	92
SVENSKE LOVE (kompagniskib)	1,0	36/	?	130
SVENSKE GRIB (kompagniskib)	0,9	34/	?	145
SVENSKE LAM (kompagniskib)	0,9	30/	?	115
SPES GALIOT	-	-	-	15
CHARITAS (brander)	-	-	-	30
NORSKE FREGAT (brander)	-	-	-	30
ST. JORGEN (brander)	-	-	-	20
	19,2	956/	?	4642

DEN SVENSKE FLÅDE

	tons	art/eff.		bes.
DRAKEN, AD K. Bielkenstierna	0,9	60/	960	298
KRONAN	1,7	74/	1046	412
CESAR	0,9	50/	810	240
HERCULES	0,8	52/	816	241
CAROLUS	0,8	50/	840	240
AMARANTH	0,7	38/	438	176
SAMSON	0,9	34/	420	206
SVÄRDET	0,8	40/	532	219
MARS	0,9	42/	532	206
MARIA	0,6	39/	557	186
APOLLO	0,5	32/	382	156
WISMAR	0,6	36/	426	186
VÄSTERVIK	0,6	38/	452	146
MÅNEN	0,5	40/	456	166
LEOPARDEN	0,6	32/	386	156
SVAN	0,4	28/	228	126
ÖRNEN	0,6	32/	334	156
FENIX	0,3	30/	234	111
FIDES	0,5	30/	288	156
HJORTEN	0,4	30/	270	116
FALKEN	0,6	38/	348	136
MERCURIUS	0,6	36/	406	166
FORTUNA	0,5	24/	242	132
SALVATOR	0,5	22/	222	116
ELEFANTEN	0,1	10/	48	53
MORGENSTIERNAN (kompagnisk.)	1,0?	44/	484	193
NORDSTIERNAN (kompagniskib)	0,9?	40/	316	173
SMÅLAND (kompagniskib)	0,9?	44/	298	184
FENIX (kompagniskib)	0,6	30/	184	127
HALFMÅNEN (kompagniskib)	0,6?	26/	138	133
SAMSON (kompagniskib)	0,9	28/	198	163
LEOPARDEN (kompagniskib)	0,5?	16/	78	107

9. Skibslister med kanonantal (art) og bemanding (bes), Askgaard p 157-161. Deplacementer (tons) i tusinder fra Jan Glete og forf.s egne beregninger, svenske artillerieffekter fra Bäckström.

OXEN (kompagniskib)	0,5?	22/	96	115
FLYGOPP (bøjert)	–	8/	24?	41
FORTUNA (bøjert)	–	8/	24?	41
SVARTA HUND (bøjert)	–	8/	24	16
UGGLAN (bøjert)	–	8/	24	18
HAFSFRUN (brander)	–	–	–	48
FAMA (brander)	–	–	–	43
	22,2	1219/		5904

Ligheden med situationen omkring Kolberg Heide slaget er som nævnt slående. Og igen er kilderne til slaget den svenske flådechefs journal og en trykt dansk »Sandfærdig Relation«. Ved middagstid lørdag den 13. september lå den danske flåde »under Skånska Sidan«, vel et sted nordvest for Bornholm, da den svenske flåde dukkede op østfra for en støt nordøstlig vind. Svenskerne havde altså luven, og kunne vælge angrebstidspunktet. Kampen begyndte ved tre-fire tiden med at Bielkenstierna, der lå forrest i sin flåde, angreb det danske admiralsskib FRIDERICH, der også lå forrest. Den danske flåde holdt ifølge Bielkenstierna »tätt i sin ordning«, og flagskibet blev »väl sekunderat«. Det samme gjaldt ikke den svenske flåde. Mange af kaptajnerne holdt sig tilbage, de havde »ingen lust och courage att hålla drögen eller gå in på fienden«. Bielkenstiernas DRAKEN fik kun ringe støtte, og han måtte trække sig ud af kampen for at reparere en skadet mesanmast. Imens forsøgte han at formane skibscheferne til at kæmpe, med bøjerterne sendte han dem breve, hvor han truede dem med »galge och gren«, men uden virkning. Især synes 2. eskadre under Clerk at have vist stor tilbageholdenhed. Den danske flåde søgte til gengæld at gå op i vinden for at komme fjenden nærmere, men så gjorde svenskerne det samme for at komme bort. Det kom derfor kun til gensidig artillerikamp, der varede til natten ved syv-tiden faldt på. Om natten søgte den danske flåde, der stadig holdt god orden, i fuldmånens skær at holde sig i nærheden af svenskerne, der blev ganske spredt. Den danske fremstilling hævder endog, at to af dem forvildede sig ind i den danske flåde, hvor de blev »vel excipieret«! Dagen efter genoptoges kampen ved otte-tiden. Vinden var nu ret øst, så svenskerne havde stadig luven. Igen viste mange af de svenske skibschefer ringe lyst til at komme i nærkamp. Selv om Bielkenstierna truede med »livsstraf«, var der mange der »lade över och ginge undan från fienden«. Til slut lykkedes det dog svenskerne at få iværksat et samlet angreb, og flåderne kom »uti en god aktion«. Det danske admiralsskib (FRIDERICH) mistede bovspryd og galion. Det måtte falde af for vinden, og resten af flåden gjorde nu, ifølge Bielkenstierna »sin ytterste flit att komma undan«. At den danske flåde på det tidspunkt har valgt at retirere ind bag Falsterbo er sikkert korrekt, men

den panikagtige flugt der antydes, har der ikke været tale om. Retræten må være sket i god orden, idet Bielkenstierna senere undskylder det faktum at svenskerne nu ikke forsøgte at entre, med at det ikke kunne ske uden den største fare, »alldenstund de största av dem sig lade på lä och bleve där till att försvara de andre«. De danske hovedskibe har altså lagt sig mellem resten af flåden og de forfølgende svenskere. Mørket var nu ved at falde på, kampen havde altså varet i 11 timer, og efter at have detacheret fire skibe under major Tönnes Speck til at observere den danske flådes bevægelser, satte Bielkenstierna kurs mod Rügen, hvor flåden ankrede den næste dags morgen. Den danske flåde ankrede syd for Dragør.

De svenske tab havde været beskedne, der faldt ca. 40 mand, men skibene var meget forskudt på »tackel, tyg, master, segel och annat«. Danskerne har altså koncentreret skydningen om fjendens rig. Svenskerne synes derimod at have sigtet på skrogene, for de danske tab opgives til over 100 døde og sårede. Et af de svenske skibe, HAFSFRUN, var blevet så beskadiget, at det måtte sendes ind til Stralsund. På dansk side måtte FRIDERICH sendes til reparation, det vendte dog hurtigt tilbage til flåden. Ingen af parterne havde vundet søherredømmet, men det må siges, at den temmelig uerfarne Henrik Bielke havde klaret sig flot overfor den numerisk meget overlegne fjende, der, ledet af en erfaren søofficer, oven i købet hele tiden havde luven.[10]

Den 21. september besøgte Carl Gustav flåden. Han synes ikke straks at have gjort sig klart, at den danske flåde stadig udgjorde en alvorlig trussel, for han beordrede Bielkenstierna at gå til Kolberg Heide, som forberedelse til den planlagte invasion af Fyn. Flåden afgik dagen efter, men nåede kun til Wismar, hvor den ankrede den 23. I mellemtiden må Carl Gustav have besindet sig, for dagen efter gav han ordre til at flåden skulle lægges ind i Wismars havn.

Den danske flåde var den 24. september blevet forstærket med flådens største skib, tredækkeren SOPHIA AMALIA på 2000 tons, samt SÆLHUNDEN og defensionsskibene ISLANDS FISK, CHARITAS og EMANUEL. Samtidig returnerede FRIDERICH til flåden, og skønt det ikke nævnes i søfiskal Peder Knudsens dagbog, må også det store PRINS CHRISTIAN på et tidspunkt være stødt til. Det var dermed en overlegen styrke, der den 3. oktober dukkede op udfor Wismar og etablerede en blokade. Den svenske hovedflåde var, ganske som efter Kolberg Heide slaget, bragt i defensiven, og det vedblev den at være året ud. Planer om at den på egen hånd igen skulle udfordre den danske flåde, høres der ikke noget om. Derimod pressede Carl Gustav, der allerede i august havde indledt forhandlinger med England om flådehjælp,

FRIDERICH mistede galionen i slaget ved Falsterbo. Året efter tegnede Willem van de Velde skibet, der kun var nødtørftigt repareret. Boymans van Beuningen.

10. Askgaard p 162ff og Zettersten 1903 p 404f.

igen i oktober på for at overtale Oliver Cromwell til at sende store engelske orlogsskibe til forstærkning af sin flåde, men forgæves.[11]

Den danske flåde løste således sin opgave, at opretholde herredømmet til søs, men til lands ramte en katastrofe natten mellem den 23. og 24. oktober. Den stærke fæstning Frederiksodde blev løbet over ende af K.G. Wrangels styrker med store tab til følge. 1100 mand faldt og over 4000 blev taget til fange, deriblandt rigsmarsken Anders Bille, der døde kort tid efter. Med tabet af den sidste danske bastion i Jylland var forsvaret af Lille Bælt blevet højaktuelt. Allerede i midt i juli var Cornelis Kruse med GRIBEN blevet sendt til hertugdømmernes østkyst for at rense havnene for skibe, skuder og pramme, som fjenden kunne bruge til landgangsforsøg. Derefter skulle han gå op i Lille Bælt og lægge sig ved Frederiksodde, hvor han fik forstærkning af to småskibe. I begyndelsen af august var han blevet underlagt Mathias Bolt, der fik betroet søforsvaret af Fyn med HOJENHALD, SORTE HUND og DYNKERKER BØJERT, stationeret i Nyborg. Midt i oktober havde hovedflåden af vejrmæssige årsager taget station ved Gedser, hvor den kort efter udstod en »himmelstorm« fra øst, der varede i fire dage, og kostede en del beskadigelser og 66 kvæstede søfolk, men ingen forlis. TREFOLDIGHEDS to største ankre blev ødelagt og storbåden

11. Peder Knudsen p 118 og 121, Askgaard p 175f og Fridericia p 279f.

sank da forstavnen blev revet ud. Flåden blev af stormen drevet vestover til Albuen på Lollands vestkyst, hvor den ankrede. De følgende uger lå den her, mens skibene blev repareret og provianteret, og først den 10. november kunne den atter gå til sejls. Tre svenske kompagniskibe under major Klas Uggla, der den 30. oktober forlod Wismar med kurs mod Lille Bælt, havde derfor ingen problemer med at slippe ud af havnen og snige sig vestpå gennem Femernsund og Alssund. Efter at have gjort strandhugst ved Svendborg, nåede Uggla den 3. november Frederiksodde, uantastet af de danske småskibe. Kort efter blev Peder Bredal detacheret fra flåden med hovedskibet TRE LOVER, SVENSKE LAM, EMANUEL, COGGE, en brander og en galiot, for at angribe og fordrive de svenske skibe. Han afsejlede fra Albuen den 8. I mellemtiden havde svenskerne herredømmet i Lille Bælt, men K.G. Wrangel valgte i første omgang at udnytte det til et angreb på Samsø. Uggla overvandt hurtigt modstanden på øen, men mens han lå der, blev han overrasket af Bredals eskadre. Uggla satte straks kurs tilbage til Frederiksodde, men inden han nåede i ly af fæstningen gav Bredals TRE LOVER det største af hans skibe, NORDSTIERNAN, det glatte lag med »begge sider«, så det blev stærkt beskadiget. Derefter havde Bredals eskadre, sammen med Bolts småskibe, overtaget i Lille Bælt. Bredal blev senere forstærket med SVENSKE LOVE, SAMSON og ISLANDS FISK, der afgik fra hovedflåden den 19. november. Dagen efter deserterede den nederlandske kaptajn Wallman med COGGE fra Peder Bredal og ankom til hovedflåden. Til erstatning sendte Bielke SORTE BJORN og branderen ST. JORGEN.

Det var nu sat ind med sne og frost, en af de hårdeste vintre i dette kolde århundrede var begyndt, så hovedflåden satte sammen med en del af Bredals skibe kurs hjemover nord om Sjælland. Den 29. november måtte den på grunde af modvind ankre udfor Skovshoved. Her, med hjembasen i sigte, døde i løbet af de følgende dage to bådsmænd af kulde, og blev kastet i havet. Først den 3. december lykkedes det at bringe flåden det sidste stykke vej ind til København. Her døde endnu en bådsmand, han fik dog en kiste og blev begravet i land. Henrik Bielke og hans folk havde gennemført et af de længste og mest farefulde vintertogter i flådens historie. Den svenske hovedflåde forlod Wismar den 9. december og nåede Dalarö den 21.

Også Bredal måtte tænke på at gå i vinterhavn. Det var forlængst bestemt, at han skulle lægge sig ind i Slipshavn ved Nyborg, og hertil ankom han sidst på måneden med sine tilbageværende fire skibe: SVENSKE LOVE, SVENSKE LAM, SAMSON og EMANUEL.[12]

Efter slaget tilgik SOPHIA AMALIA hovedflåden, sandsynligvis ført af Niels Juel. Dette van de Velde portræt viser de kraftige defensive foranstaltninger der var truffet. De to agterste kanoner i forkastellet peger agterover i en vinkel på ca. 45 grader, og bag den kraftige tværskibs rælling rejser kampagnedækket sig stejlt og afbrydes et par meter inden det anmerede tværskot af en slags faldgrube. Boymans.

12. Peder Knudsen p 126-130 og p 135f, Askgaard p 175-184 og KlæR 15.-17. januar 1658.

1658

Indtil nu var det lykkedes flåden at løse sin opgave: at beherske søen, og dermed forhindre fjendens planer om en invasion af øerne. Og skønt Carl Gustavs berømte is-eventyr i 1658 egentlig ikke har med flådens historie at gøre, er det en udmærket illustration af, hvor vigtigt søherredømmet var og er for Danmarks eksistens.

Omkring nytår stillede hverken Danmark eller Sverige sig helt afvisende overfor tanken om en fredsslutning, men Carl Gustav var mest optaget af planer om en fortsættelse af felttoget. Og natten mellem den 29. og 30. januar fik han sin chance. Da gik han over Lillebælts is via Brandsø til Tybrind vig på Fyn med en hær på ca. 12.000 mand. De danske styrker var ikke forberedt på et angreb her, deres øverstkommanderende, Ulrik Christian Gyldenløve, var syg, og i løbet af kort tid brød forsvaret af Fyn sammen. De småskibe der lå i havnene, NORSKE HUND ved Assens og GRIBEN ved Nyborg, faldt i fjendens hænder, men det lykkedes Peder Bredal at ise sin eskadre væk fra land og organisere et forsvar. Skibssiderne blev overhældt med vand for at vanskeliggøre entring, og der blev konstant iset rundt om skibene. Det lykkedes da også Bredal, der havde erklæret, at han ville forsvare sig til sidste mand, at afslå alle de angreb, der under ledelse af K.G. Wrangel fra den 2. til den 5. februar blev rettet mod ham. Derefter fik Wrangel andet at tænke på, og svenskerne trak sig til-

bage. Isen forhindrede dog fortsat Bredal i sejle bort, først den 15. april forlod han Nyborg fjord. Eskadren kom til København den 29. april.[13]

Mens Carl Gustav ved sin overgang til Fyn havde taget en velkalkuleret risiko, grænsede hans beslutning om at gå videre til Sjælland via Langeland og Lolland den 6. februar til det uansvarlige. Ikke blot var selve overgangen over Store Bælt farlig, det var begyndt at sætte ind med tøvejr, men også militært var operationen betænkelig. De ret begrænsede styrker, der kunne deltage, der kom kun ca. 5000 mand over, ville næppe have mulighed for at retirere, hvis de skulle lide nederlag over for de betydeligt større danske styrker. Alene i København var der over 7000 mand. Men med tanke på de danske hærstyrkers hidtidige indsats, kan man næppe fortænke Carl Gustav i at have anset et svensk landmilitært nederlag som umuligt. Og begivenhederne gav ham ret. Den stærke fæstning Nakskov, hvis besætning om efteråret var blevet forstærket med 300 mand fra flåden, blev overgivet uden kamp. Ingen steder blev der ydet alvorlig modstand, og den 11. februar indledtes forhandlinger i Taastrup præstegård, der førte til undertegnelsen af en præliminærfred 18. februar. Hermed ophørte krigshandlingerne, forinden var det dog lykkedes svenskerne at beslaglægge orlogsskibet DELMENHORST, der lå til reparation i Korsør. Ved den endelige fredsslutning i Roskilde den 26. februar afgav Danmark-Norge som bekendt Skåne, Halland, Blekinge, Bornholm, Trondhjem- og Baahus len. Flåden måtte desuden tilbagegive de tre kompagniskibe, som Niels Juel havde taget lige før krigsudbruddet.[14]

Fredsperioden

Flåden mistede endnu et skib. SÆLHUNDEN blev den 3. april set drivende ved Sprogø, »aldeles overiset og ødelagt«. En løjtnant blev sendt afsted for at bjerge det, men inden han ankom var det formentlig gået under. I løbet af den korte fredsperiode havde flåden travlt med at eskortere skibe og skuder med svenske tropper fra øerne til Kiel, og med at hente krigsmateriel fra de ved freden overgivne fæstninger. De lejede skibe blev aftakket og to skibe blev solgt. Desuden svækkedes flåden ved at PHONIX, HVIDE BJØRN og SORTE BJØRN midt i juni blev udlejet til Saltkompagniet, for at gå til Spanien efter salt.[15]

Anden Svenskekrig 1658-60

I forsommeren nærmede forhandlingerne om den endelige fortolkning af Roskildefreden sig tilsyneladende afslutningen. Efterhånden var der kun småsager tilbage at nå til enighed om. Men midt i juni ændrede Carl

13. Lind 1896 p 133f og KlæR.
14. Fridericia p 308-320 og Askgaard p 191-194.
15 Lind 136-138, KlæR 11. juni, tre kaptajner og 128 skibsfolk forordnet at sejle til Spanien med de nævnte skibe.

Gustav pludselig holdning. Nu ville han genoptage krigen, og hans nærmeste militære rådgivere K.G.Wrangel og Banér tilsluttede sig med begejstring. Målet var en total underlæggelse af Danmark og Norge.[16] Hovedflåden blev udrustet og sendt til Østersøen, og hæren blev samlet i Kiel. Herfra overførtes en styrke på ca. 4000 mand fodfolk og 1200 ryttere til Korsør, hvor den uden varsel gik i land den 7. august. Derefter gik hovedflåden til Øresund, hvor den blokerede København.

I København kom nyheden om fredsbruddet ikke helt uventet, men da den første panik havde lagt sig, besluttedes det, at denne gang skulle der ydes modstand. Da kongen blev rådet til at bringe sig og sin familie i sikkerhed, svarede han med de berømte ord »Jeg vil dø i min Rede«, og borgerskabet, med borgmester Hans Nansen i spidsen, sluttede op om kongen. Da Carl Gustav den 11. august nåede Valby bakke, var forstæderne sat i brand, og arbejdet med at forstærke voldene var i fuld gang. Carl Gustav måtte opgive sin plan om en øjeblikkelig storm af byen, og indstille sig på en længere belejring.[17]

Desværre deltes forsvarsviljen ikke af Kronborgs besætning. Skønt der var rigeligt med forråd og trods Frederik 3.s udtrykkelige ordre til kommandanten om at kæmpe til sidste mand, kapitulerede fæstningen den 6. september til K.G.Wrangel. Det var et hårdt slag for Københavns befolkning. Ikke mindst fordi nogle af de svære kanoner fra Kronborg blev bragt til de svenske belejringsværker, hvor de blev brugt mod byen.[18]

For flåden havde det svenske fredsbrud umiddelbart ført til skibstab. GRAA FALK, der lå som vagtskib i Store Bælt, blev på selve overfaldsdagen taget af K.G.Wrangels jagt NEPTUNUS. PELIKANEN, der havde ligget i Aahus og lastet fæstningmateriel fra det overgivne Christianstad, blev taget i havnen der. SNAIRENSVEND, der på hjemrejsen med fæstningmateriel fra Bahus erfarede fredsbruddet, var søgt ind under Kronborg, men blev overrumplet af en svensk styrke. Da svenskerne søgte at bringe skibet til søs, blev det skudt i sænk af Kronborgs kanoner, vistnok som det eneste nogensinde! Desuden faldt nogle småskibe og galioter i svenskernes hænder.[19]

Der var dog også lyspunkter. Efter Kronborgs fald havde K.G.Wrangel ladet en del plyndringsgods og 120 danske fanger føre om bord på ST. JOHANNES, et skib på ca. 20 kanoner, der skulle føre godset til Sverige og på vejen sætte fangerne i land i Pommern, hvor de skulle træde i svensk krigstjeneste. Til leder af togtet havde Wrangel imidlertid sat Jacob Nielsen Dannefer, en af de 2000 danske ryttere der var blevet overgivet til svensk tjeneste ifølge fredsbetingelserne. Og da ST. JOHANNES den 2. oktober var på vej ned gennem Sundet, lykkedes det Dannefer, med hjælp fra 10 af

16. Fridericia p 342f og 349.
17. Fridericia p 354ff og 365.
18. Fridericia p 268ff
19. Lind 1896 p 144f, Askgaard p 204f, og 225. Ifølge Askgaard blev også orlogsskibet NELDEBLADET erobret. Dette skib (ex. GAK MED) overvintrede imidlertid under kaptajn Poul Justesen i Flekkero (Nedenes LensR) og forblev i flådens tjeneste indtil det blev kasseret i 1665. Det skib Askgaard nævner må have været en mindre navnesoster.

fangerne, at overrumple den svenske besætning og føre skibet ind til København.[20] Et forsøg på, under Carl Gustavs personlige deltagelse, at indtage Amager blev slået tilbage. Episoden kunne have fået vidtrækkende følger, for svenskekongen undgik kun med nød og næppe at blive taget til fange![21] I Norge var hæren, efter anmodning fra dens nordenfjeldske chef, Henrik Bielkes bror Jørgen, ikke blevet aftakket ved fredsslutningen. Kort efter fredsbruddet var Jørgen Bielke derfor i stand til, bl.a. med assistance fra en eskadre af skærbåde, at etablere en belejring af den nu svenskbesatte Trondhjem by. En belejring der, ikke mindst takket være den loyale befolkning, førte til byens og dermed hele lenets generobring i december. Også Bornholm blev befriet i december. Befolkningen dræbte den svenske kommandant og nogle svenske soldater, resten tog de til fange, hvorefter en deputation sejlede til København og overgav øen til kongen.[22]

Men hvis fællesmonarkiet skulle overleve måtte det have hjælp udefra. Kurfyrst Frederik Wilhelm af Brandenburg, der i januar havde indgået et anti-svensk forbund med kejseren og Polen, overskred den 22. september den holstenske grænse med en hær på 30.000 mand, der hurtigt tvang de svenske tropper til at søge tilflugt i Frederiksodde.[23] Men for Københavns vedkommende måtte undsætningen komme ad søvejen, her måtte man sætte sin lid til Generalstaterne. Nu var Danmark den angrebne part og dermed måtte forsvarstraktaten af 1649 træde i kraft. Den havde Danmark jo honoreret under krigen med England i 1653-54, nu måtte det være Nederlandenes tur til at opfylde den. Mærkeligt nok havde lederen af Generalstaterne, de Witt, den 8. august, dagen efter Carl Gustavs landgang i Korsør, udkastet den tanke, at Staterne burde tilknytte sig Frankrig og England, også selvom det medførte en tilnærmelse til Sverige, der havde en venskabstraktat med England. Nyheden om fredsbruddet medførte imidlertid et øjeblikkeligt omsving. Udsigten til at magten i Norden helt skulle komme i hænderne på Sverige, der tilmed var venligsindet med England, tegnede sig som en uhyre fare for Østersøtrafikken. Den var livsvigtig især for den dominerende provins Holland. Den 20. august vedtog Holland at opfordre Generalstaterne til at sende hjælp, og få dage efter besluttede Staterne at sende en stor flåde og et hærkorps på 2200 mand til undsætning af København og Kronborg.[24]

Udrustning og bemanding af skibene og samling af tropperne tog godt halvanden måned, og den 7. oktober afsejlede hjælpeflåden under Obdams kommando. Den 23. oktober ankom han til Lappen, hvor flåden ankrede for at afvente en gunstig vind til at trænge ind i Sundet. Den bestod af 35 orlogsskibe, fire brandere, og 12 transportfartøjer med proviant og soldater.

Med hjælpeflåden fulgte den berømte hollandske marinemaler Willem van de Velde d.æ., der synes at have fungeret som illustrator for admiralitetet i Amsterdam. Han tegnede flittigt alle tildragelser undervejs, og der er bevaret en hel suite af tegninger fra rejsen. Her er flåden nået Kullen, hvor der i følge påskriften blev tændt et stort bål for at advisere Kronborg. Van de Velde er ved at gå fra orlogsskibet STAVOREN over i en lille galiot. Med den sejlede han rundt mellem de kæmpende skibe, mens han tog skitser af begivenhederne! Tilsyneladende ganske uforstyrret, men Van de Velde havde tidligere udført tegningerne af Femern Bælt slaget for K.G. Wrangel, så de svenske skibschefer har sikkert fået ordre til ikke at beskyde hans galiot. Ackroyd Collection.

20. Askgaard p 232f.
21. Fridericia p 371f.
22. Bergersen p 433 og 433-446. Otte Krag p 154.
23. Fridericia p 379f.
24. Fridericia p 372ff.

Orlogsskibene førte i alt 1270 kanoner og var bemandet med 3993 bådsmænd og 2200 soldater, altså ca. 6200 mand. Flåden var inddelt i tre eskadrer. Avantgarden blev ledet af Witte Corneliz. de With på veteranen BREDERODE med 54 kanoner. Bataljen førtes af flådechefen Obdam på det temmelig nye EENDRACHT på 72 kanoner mens arrieregardens chef var Pieter Floriszon på JOSUA.

Den svenske hovedflåde samledes nu syd for Kronborg. Den bestod af 43 orlogsskibe og seks brandere og galioter. Orlogsskibene førte 1605 kanoner, og var bemandet med 4055 bådsmænd og 2423 soldater, i alt knap 6.500 mand. Den var inddelt i fire eskadrer. 1. eskadre førtes af rigsadmiral K.G. Wrangel på det splinternye VICTORIA med 72 kanoner, 2. eskadre af K. Bielkenstierna på DRAKEN med 60 kanoner, 3. eskadre af H. Giertsen på CESAR med 50 kanoner og 4. eskadre af G. Wrangel på HERKULES med 52 kanoner.[25]

Svenskerne besad altså en betydelig materiel overvægt, de havde 12% flere skibe med 26% flere kanoner, men med hensyn til mandskab var flåderne næsten jævnbyrdige. Dog var de svenske skibe gennemgående noget større end de nederlandske. For eksempel havde Wrangels flagskib, VICTORIA, et deplacement på 1500 tons, mens Obdams EENDRACHT kun var på 1100 tons.

Obdams instruks af 4. september var ganske klar. Han skulle selvfølgelig beskytte den nederlandske skibsfart på Østersøen, men også af al magt støtte den danske konge mod svenske vold. Han skulle sikre fremførelsen af de tropper der skulle undsætte København og Kronborg, og bryde enhver svensk modstand herimod med magt. Efter at tropperne var sat i

25. Askgaard p 235-240.

Denne to en halv meter lange tegning er sikkert udført under selve slaget. Van de Veldes galiot med ham selv flittigt tegnende er vist to steder. I baggrunden til højre ses Wrangels VICTORIA, *med mesanriggen i uorden, drive op mod Kronborg. National Maritime Museum.*

land, skulle han holde gående i Sundet for at hindre en blokade af København og holde gennemsejlingen fri.

Skønt Carl Gustavs ven, Oliver Cromwell, var død den 3. oktober, håbede svenskekongen stadig på en flådehjælp fra England, der kunne få Nederlandene til at afstå fra et fredsbrud, så Wrangels forholdsordre af 16. oktober er knap så klar. Når den nederlandske flåde dukkede op i Sundet skulle den venligst prajes, standses og spørges om sit formål. Wrangel skulle derefter så vidt muligt skaffe tid til, at kongen kunne underrettes og hans ordre indhentes. Men hvis hollænderne søgte at tiltvinge sig gennemsejling, var der ingen tvivl. Så skulle rigsadmiralen »gripa an de medel, som tjäna till at styra och hindra våld och makt, fattandes allt i händer, som raison de guerre, vädret, vinden, tiden, tillfället och lägenheten kan inråda«. Og Wrangel selv var åbenbart ikke i tvivl om hvad der var i vente. To dage efter instruerede han sine skibschefer om, at når han fandt det tilrådeligt at angribe og entre fjenden, ville han markere det med en vimpel på mesanruen, og at enhver under angreb skulle gå offensivt til værks, men så vidt muligt holde slagordnen og undgå at hindre hinandens skydning.[26]

Sundslaget

Den 29. oktober var vinden omsider gået over i NNV. Klokken otte om morgenen lød der et kanonskud fra EENDRACHT, tegnet til, at flåden skulle lette og indtage kampformation. Præcis hvordan flåden var rangeret kan ikke siges, men en ren kolonneformation ville nok ikke være praktisk alene fordi linien i så fald ville blive meget lang. Det er mere sandsynligt, at skibene lå i tre-skibsgrupper, og slagets indledning viser, at de lå meget tæt. Ved ni-tiden stod flåden ind i Sundet lidt øst for farvandets midte. Det

26. Askgaard p 213 og 221.

første skud, et løst salutskud, blev affyret af den svenske konge på Kronborg. Salutten blev ikke besvaret, så kongen fyrede derefter et skarpt skud, som blev signalet til almindelig beskydning fra landbatterierne på begge sider af Sundet. Ilden havde kun ringe virkning, hvilket undrede den franske gesandt Terlon meget, men nederlænderne må have regnet ud, at kanonerne ikke kunne rækkke. I mellemtiden var den svenske flåde lettet, men nordenvinden, der hjalp nederlændernes sejlads, betød, at svenskerne måtte krydse sig op til dem. K.G. Wrangel, der lå i spidsen, kom først i kamp. Efter et enkelt kryds lå han alene udfor de With's BREDERODE, og Obdams EENDRACHT, der som sagt må have ligget meget tæt på hverandre. Obdam forsøgte at komme på entringshold af VICTORIA, men blev hindret af en (svensk?) brander. Efter en halv times hård artillerikamp mod de to hollandske admiralsskibe, var VICTORIA blevet så beskadiget, at det ikke kunne manøvreres. Det lykkedes dog Wrangel at komme fri af modstanderne, hvorefter han for den nordgående strøm lod sit skib drive ind under Kronborgs kanoner. VICTORIA viste sig her at være så medtaget, at det ikke kom til at deltage mere i kampen. Det kan man naturligvis ikke bebrejde Wrangel, men man kan undre sig over, at han ikke skiftede til et andet skib, så han kunne fortsætte med at lede kampen.

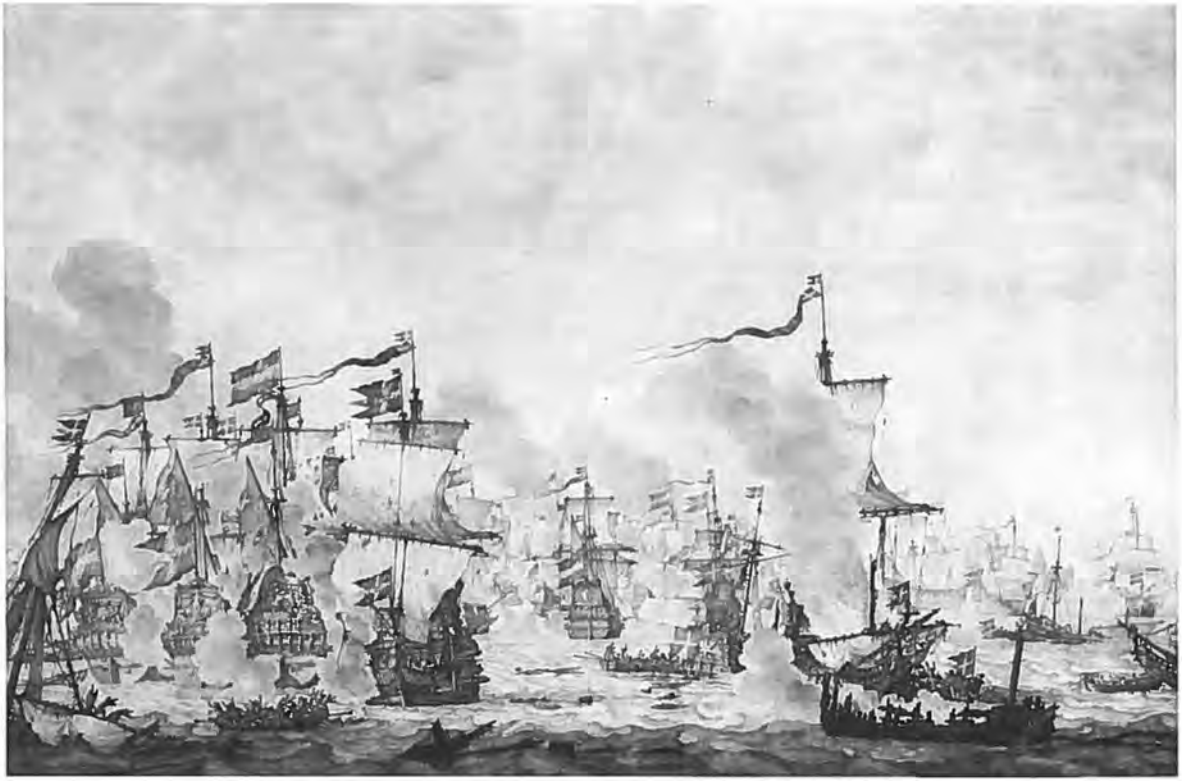
Nu kom de With i kamp med admiral Bielkenstiernas DRAKEN fra 2. eskadre. Det fortælles, at de With erklærede, at det skib ville han borde, det måtte ikke slippe bort. De to flåders kampformationer må nu være gået fuldstændig i opløsning, for i to timer kæmpede de to skibe mod hinanden uden at der kom nogen sekundanter til hjælp. Først da det så ud til, at DRAKEN var ved at være overvundet, fik det hjælp af WISMAR fra 3.eskadre, der lagde sig for boven af BREDERODE, som nu blev udsat for langskibs

beskydning. Og da de With ikke fik nogen undsætning, var hans skæbne beseglet. Efter at BREDERODES dæk var blevet ryddet af håndgranater fra DRAKEN blev skibet entret, og de With, der var dødeligt såret, så det nytteløse i at fortsætte modstanden, og overgav sig for at skåne mandskabet. Kort efter døde de With ombord på DRAKEN, og inden svenskerne nåede at bjerge noget fra BREDERODE kæntrede skibet og sank udfor Snekkersten. Det lykkedes dog senere svenskerne at bjerge kanonerne.

Også EENDRACHT fik sin sag for. Kort efter at VICTORIA var drevet bort, lagde to svenske skibe, MORGENSTIERNAN fra 1. eskadre og enten LEOPARDEN fra 2. eskadre eller MERCURIUS fra 1. sig på bagbords side af Obdam, og kort efter lagde viceadmiralen i 1. eskadre, Strussflycht med KRONAN, sig agter for EENDRACHT, der nu blev beskudt langskibs. Samtidig passerede der hele tiden fjendtlige skibe forbi skibets styrbordsside under kraftig skydning, og efterhånden blev EENDRACHT stærkt ramponeret. I det afgørende øjeblik fik Obdam imidlertid hjælp. Det store skib ROTTERDAM fra hans egen eskadre lagde sig på siden af LEOPARDEN, der blev så ødelagt, at det måtte opgive kampen, og kort efter kom MORGENSTIERNAN i brand. Det blev forladt af sit mandskab, og for at slukke ilden gav Obdam det et par skud under vandlinien. Det virkede ganske vist efter hensigten, men en halv time efter sank skibet. LEOPARDEN kom efter sin ødelæggelse til at ligge sådan, at det maskerede ilden fra KRONAN, hvis manøvreevne vel var stærkt nedsat, og dermed var faren overstået for EENDRACHT. Den øvrige hollandske flåde var i mellemtiden drevet i læ, den lå nu to kanonskud syd for EENDRACHT, men skønt halvdelen af Obdams mandskab var enten døde eller sårede og skibet var synkefærdigt blev han liggende. Der var fem-seks fod vand i lasten og de underste porte måtte holdes lukket, da vandet var tre fingersbredder under dem, men de næste par timer lå Obdam, ifølge eget udsagn, helt alene mellem nogle store svenske skibe, der beskød ham på lang afstand. Først da svenskerne trak nordover mod Kronborg, fulgte Obdam efter sin flåde, der om aftenen ankrede ved Skovshoved.

Udover de Witt faldt også den tredje hollandske admiral, Pieter Floriszoon sammen med sin kaptajn, da deres skib JOSUA blev angrebet af tre-fire svenske skibe, men det lykkedes mandskabet at frigøre skibet fra modstanderne. Også schoutbynachten i arrieregarden, Adriaen Brunsvelt, faldt, da hans lille BREDA på blot 28 kanoner blev angrebet af to-tre store svenske skibe. Hans mandskab prøvede to gange at overgive sig, men første gang nægtede svenskerne dem pardon. Først anden gang blev det dem lovet. Men da der udbrød brand om bord forlod svenskerne det, og siden lykkedes det de 14 mand der var tilbage af besætningen at føre BREDA tilbage til flåden.

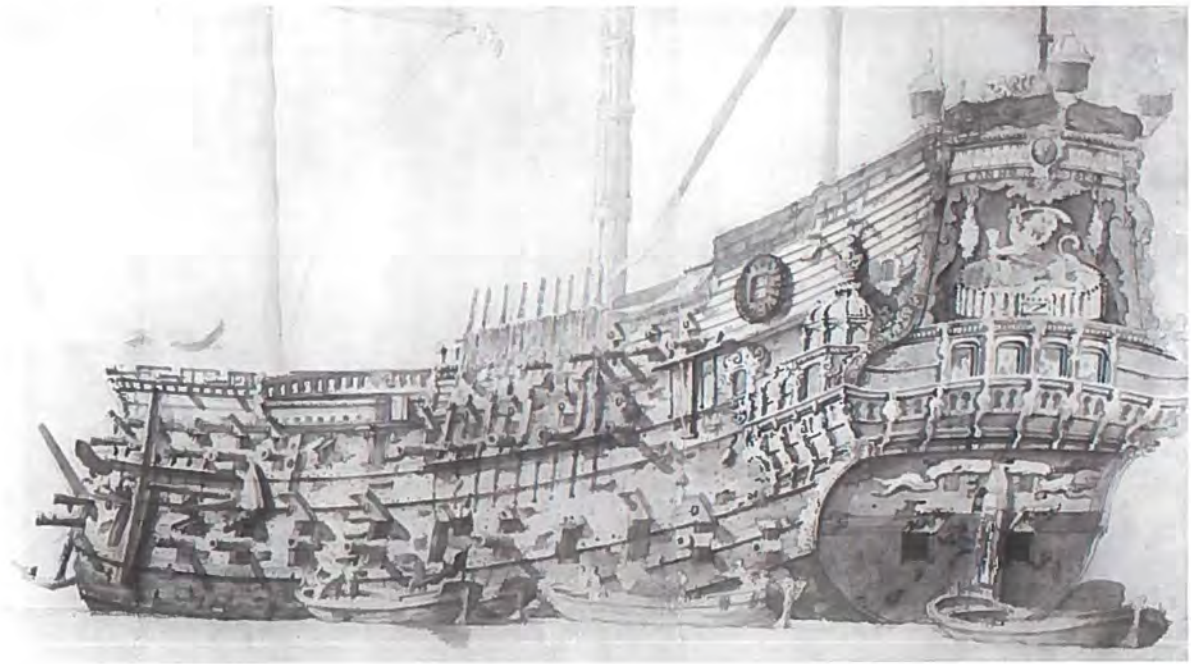
Efter hjemkomsten udførte van de Velde i alt otte grisailler, dvs. sort hvide pennetegninger på hvidmalet lærred. Denne viser den nærkamp Obdams blev indviklet i mod slutningen af slaget. Fra venstre mod højre ses ROTTERDAM, et svensk skib med en merkur-figur på spejlet, EENDRACHT og en svenske viceadmiral, vel KRONAN, der fyrer en bredside mod EENDRACHT. Lidt til højre for midten ses det synkende MORGENSTIERNAN. National Maritime Museum. Foto Handels og Søfartsmuseet.

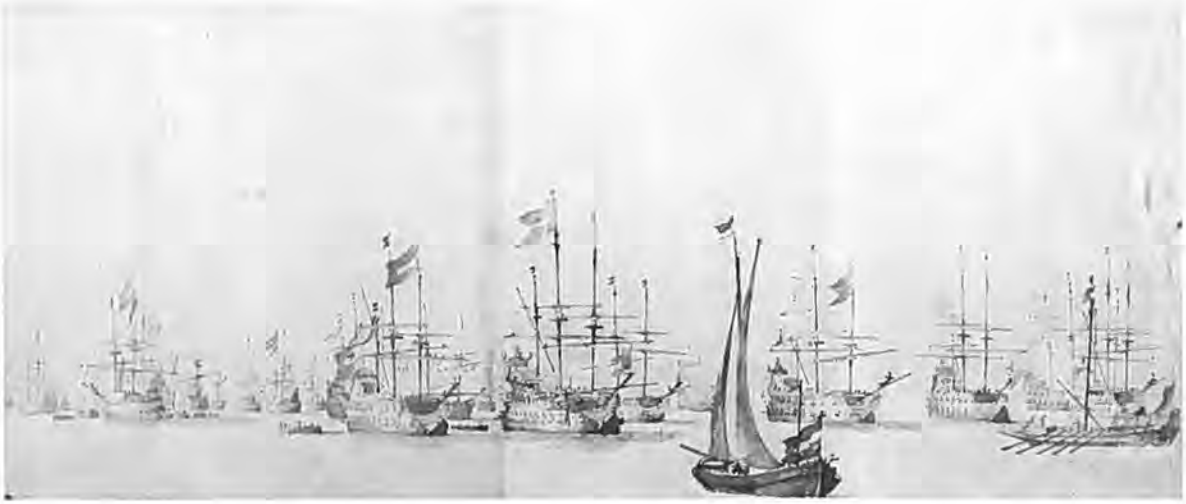


Det eneste skib nederlænderne mistede var de Witts BREDERODE, mens svenskerne mistede i alt fem skibe. Føromtalte MORGENSTIERNAN, der sank, og LEOPARDEN. Det var blevet så ødelagt at svenskerne satte det på grund på Hveen og brændte det. Desuden erobrede nederlænderne tre skibe. Det ex-danske PELIKANEN, der efter en hård kamp blev erobret af van Campen på HALVE MAEN, det ligeledes ex-danske DELMENHORST, samt kompagniskibet ROSEN, der også blev bragt til København. Slaget, der varede ca. fem timer, blev udkæmpet i farvandet mellem Kronborg og Hveen. Når svenskerne stoppede forfølgelsen ved Hveen, forklaredes det af Wrangel bl.a. med, at nogle af de bedste danske skibe havde krydset sig frem for at støtte nederlænderne. Det var rigsviceadmiral Henrik Bielkes eskadre på syv skibe, der allerede den 27. var lagt ud fra København. På slagdagen gik den til sejls, men nordenvinden der havde begun-

stiget Obdams sejlads, forhindrede den i at nå længere end til Hveen. Eskadren bestod af følgende skibe: Bielkes flagskib TREFOLDIGHED, HANNIBAL, viceadmiral Nikolaj Helt, TRE LOVER, viceadmiral Peder Bredal, NORSKE LOVE, Gilles Lennertsen, GRAA ULV, Peder Koningh, ST. JOHANNES, Søren Orning og HOJENHALD, Peder Morsing. De tre førstnævnte skibe var større end nogen af de hollandske skibe. Også Carl Gustav begrunder

Den nederlandske flåde på vej sydover gennem Øresund efter slaget. Til højre en lille dansk armeret enmaster. Naish Collection.





Den allierede flåde på Københavns red den 30. oktober. De dræbte og sårede fra de nederlandske skibe bringes i land. Yderst til venstre ses EENDRACHT *omgivet af både. Fra billedets midt mod højre Bielkes eskadre, nærmest* TREFOLDIGHED *med flag på stortoppen, derefter de to andre admiralsskibe* HANNIBAL *og* TRE LOVER. *Yderst til højre en dansk galej, måske med Otte Krag på vej til Obdam med kongens tak for indsatsen. Louvre.*

Obdams flagskib EENDRACHT *efter slaget. Det er tydeligt, at skibet har været synkefærdigt, og at det kun takket være nødtørftige reparationer kunne lykkes at bringe det i havn. National Maritime Museum.*

afbrydelsen af kampen med tilsynekomsten af »9 à 10 friske skepp utur Köpenhamn«. Så selv om de danske skibe ikke kom i kamp, havde deres udsendelse ikke været forgæves.

Sundslaget var en af de hårdeste og mest blodige søkampe i Norden. Ifølge svenske kilder skal veteranen de With inden sin død have udtalt, at »här gick (det) något skarpare till än uti någon combat i de engelske och spanska sjökrigen«, og andre fanger skal have sagt, at det ikke havde været en »regelrätt men en morderisk kamp«.

Efter slaget hævdede begge sider, at de havde sejret. Carl Gustav hæftede sig ved, at hans flåde havde beholdt (kamp)pladsen, en landmilitær betragtning, der ikke har megen relevans. Ser man derimod resultatet i lyset af de to flådeføreres instrukser eller forholdsordrer, havde kun Obdam fuldført sin hovedopgave, nemlig at undsætte København. Orlogsskibene kom jo igennem, og også transportskibene, der under slaget havde sneget sig ned langs den skånske kyst, var stort set uantastet nået frem til København.[27]

Dagen efter slaget, den 30. oktober, besluttede Carl Gustav og K.G. Wrangel at lægge flåden ind i Landskronas havn for at reparere. Da Bielke og Obdam om eftermiddagen den 31. nærmede sig med en flåde på ni danske og ca. 20 nederlandske skibe, var operationen næsten tilendebragt,

27. Obdam p 23-28, Otte Krag p 143 og Askgaard p 241-249.

Van de Veldes opgave var bl.a. at vise alle vigtige begivenheder. En sådan indtraf den 3. november, da Obdam forlod den allierede blokadestyrke udfor Landskrona og overgav kommandoen til Henrik Bielke. Her ses den nederlandske del af flåden med Landskrona og den indesluttede svenske flåde i baggrunden. Fra flagskibet affyres en salut, og ved dets side ses en stor båd, sikkert på vej til København med Obdam.
National Maritime Museum.

kun fem svenske skibe var endnu ikke nået i sikkerhed. De forsøgte nu at nå op til Kronborg, men et af dem, AMARANTH, blev afskåret af TREFOLDIGHED og det velsejlende TRE LOVER, men slap under stærk beskydning ind på så lavt vand, at de to hovedskibe ikke kunne følge det. Fire andre blev skarpt forfulgt af HANNIBAL, NORSKE LOVE, GRAA ULV og to hollandske skibe, men de nåede ind under Kronborg, hvor der i forvejen lå to vagtskibe. To dage senere forsøgtes et angreb på dem, men Kronborgs kanoner var, omend de ikke kunne spærre Sundet, farlige at komme nær, HANNIBAL var nær blevet sprængt i luften. Det blev ramt i krudtkammeret af en 49 punds kugle, der dog ikke gjorde skade. De svenske skibe forblev uskadt, og også AMARANTH kom i sikkerhed, det slap samme dag ind i Landskronas havn.[28]

Tilbage for den allierede flåde stod nu en blokering af den svenske flåde i Landskrona. Den 3. november overtog Henrik Bielke kommandoen over flåden, og den gigtplagede Obdam lod sig i en chalup ro til København, hvor han indlogerede sig i Karel van Manders gård. Samme dag fik Bielke ordre til at detachere Peder Bredal fra flåden med TRE LOVER, GRAA ULV og ST. JOHANNES. Også de nederlandske WAGH og SUNDER ROER blev afgivet. Skibene skulle bruges til at konvojere en flåde af transportfartøjer til Holsten eller Slesvig, hvorfra den skulle overføre tropper til København, herom senere.[29]

Den sene årstid gjorde, at blokadetjenesten var en stor belastning for flåden. Kunne man i stedet spærre indløbet til Landskrona, ville det være en stor lettelse. Til spærringen udsås et antal skibe, det udtjente orlogsskib

28. Obdam p 29-30, Otte Krag p 143 og Askgaard p 259-262.
29. Obdam p 31. »Blefue tilbage for Landscrone haffn 3 voris, Trefoldighed, Norsche Löve, Hanebal oc 21 Hollender«, Otte Krag 144f. Askgaard p 272.

Her er synsvinklen vendt 180 grader. Længst til højre ses sydspidsen af Hven og van de Veldes galiot, og med København og Rundetårn som baggrund Bielkes eskadre med TREFOLDIGHED *(betegnet De Dre Veldieheijt) i spidsen og* HANNIBAL *(De Hanyball) agterst. To skibe er på vej vestover, bort fra eskadren. Det er utvivlsomt Bredals* TRE LOVER *og* GRAA ULV *der detacheredes samme dag. Frederiksborg museet.*

JUSTITIA, to store koffardiskibe, nogle fløjter og skuder samt to brandere. De blev fyldt med sten og sænket udfor Landskrona under en dramatisk aktion den 19.-20. november. Desværre mislykkedes aktionen delvis, skibene blev sænket, men kom til at ligge sådan, at indløbet ikke blev spærret helt.[30] Blokadetjenesten fortsatte derfor, men vanskeliggjordes af mørke og dårlig sigtbarhed, og den 24. lykkedes det Klas Uggla at slippe ud af havnen med fire skibe, deriblandt det førnævnte AMARANTH. Han satte kurs mod Store Bælt nord om Sjælland, og forenede sig senere ved Als med de seks skibe, der havde ligget under Kronborg, men som allerede tidligere var gået vestpå. Den 30. november var frosten for alvor sat ind, og Henrik Bielke blev hjemkaldt med flåden, der i løbet af de følgende dage ankom til København.[31]

Peder Bredal havde med sin føromtalte konvoj forladt Sundet midt i november, og den 6. december stod han med TRE LOVER, GRAA ULV, WAGH og SUNDER ROER ind i Alssund for at støtte de kurfyrstelige troppers angreb på Sønderborg slot, hvor et svensk regiment på 1000 mand havde søgt tilflugt efter Als' erobring. De var ved at gå om bord i Klas Ugglas 10 skibe, da Bredal angreb med sine fire skibe. Et af de svenske skibe gik på grund, og Peder Bredal faldt under et forsøg på at entre det med både. Det lykkedes Uggla at føre de svenske styrker bort, men hæmmet af de mange folk han havde ombord, kunne han ikke angribe den underlegne allierede eskadre. Den gik derefter til Flensborg fjord, hvor den lagdes op for vinteren. Dermed var søkrigen i 1658 slut.[32]

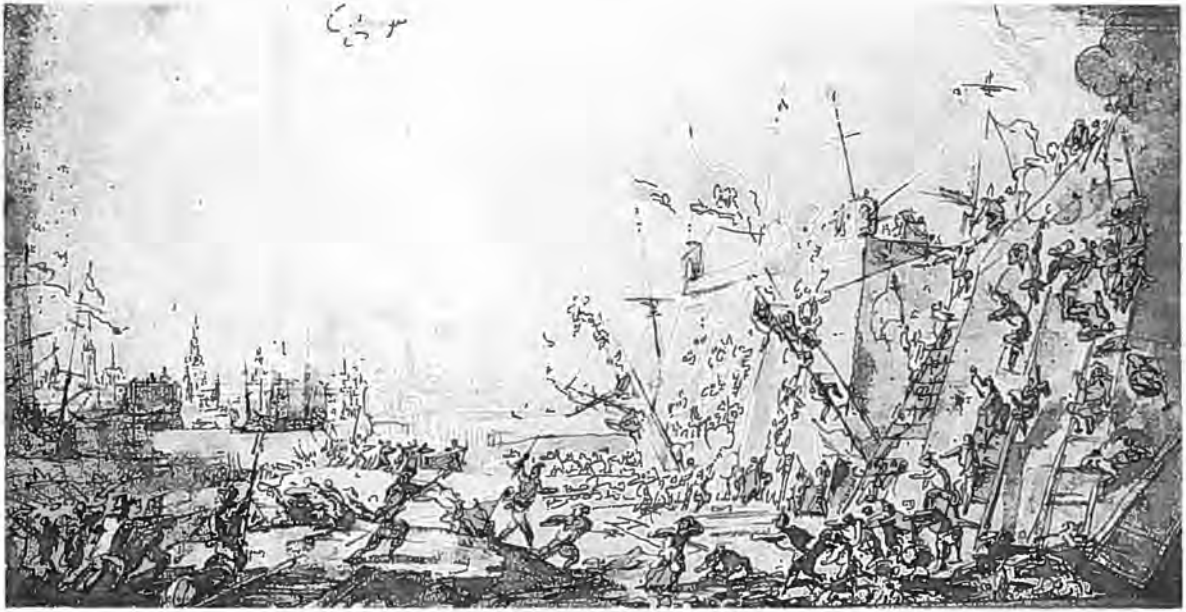
30. Otte Krag p 148-149 (med to skitser) og Askgaard p 262-265.
31. HANNIBAL og NORSKE LOVE var allerede hjemkommet den 28-29, da man påtænkte at sende viceadmiral Helt til Store Bælt, Bielke hjemkom den 4. december, Otte Krag p 152. Askgaard p 274.
32. Otte Krag p 153 og Askgaard p 274f.

Obdam indlogerede sig på Karel van Manders gård på Højbro Plads. Gigten forhindrede ham i at møde til audiens på slottet, så i stedet kom kongen den 11. november til ham for at takke for indsatsen. Her fik Frederik 3. forevist en skitse af slaget, udført af van de Velde, som behagede kongen meget. Den her viste ufuldendte tegning af den nederlandske flåde ved København findes i Kobberstiksamlingen, hvis oprindelse er Frederik 3.s kunstkammer. Måske et håndgribeligt resultat af det omtalte møde. (Grove i Kunst, 6. årg., 1905)

1659

Med tilbageerobringen af Jylland og undsætningen af København var Carl Gustavs stilling blevet alvorligt svækket, militært såvel som politisk. Men skønt hverken svenskerne eller danskerne var utilbøjelige til at indlede fredsforhandlinger, tænkte svenskekongen stadig i offensive baner. Kunne han erobre København, og dermed bemægtige sig såvel den danske som den nederlandske flåde, ville han få en flådemagt til rådighed, som hverken Generalstaterne eller de andre vestmagter kunne true. Og med en svensk besiddelse af den danske hovedstad, måtte kurfyrsten af Brandenburg og hans allierede vel give op. Der var således alt at vinde, og byens forsvar var tilmed svækket på grund af den hårde frost, der leverede et solidt isdække over voldgravene og havnen, hvor det var muligt at omgå voldene.

Under stormen på København natten mellem den 10. og 11. februar leverede flåden et vigtigt bidrag til forsvaret. Hovedvægten i angrebet blev lagt i det sydvestlige afsnit, fra Bryghuset til og med Gyldenløves bastion. Mellem Bryghuset og Christianshavn lå den lille fregat HOJEN-



Kampen ved Christianshavns sydlige bastion ud mod havnen. I modsætning til de mange stive kobberstik, giver denne spontane tegning et levende indtryk af Stormen på København. Skibet længst til venstre må antages at være HOJENHALD, *der spillede en afgørende rolle i forsvaret. Usigneret. Københavns Bymuseum.*

HALD på 12 kanoner under Peder Morsing og skipper Hagen Halvorsen, af hvem skibet var lejet. Til nedkæmpelse af dette mål havde svenskerne opstillet en speciel angrebsgruppe på 180 mand, deriblandt 50 bådsmænd, der havde ordre til enten at erobre skibet eller stikke det i brand med tildelt »materiel och fyrverk«. Opgavens vigtighed ses desuden af, at kongen skulle holdes nøje underrettet om denne aktion. Angrebet førtes under ledelse af major Schmidt og skibsmajor Bär frem med »stor furie«, men HOJENHALDS artilleriild og de brede våger omkring skibet vanskeliggjorde operationen. Først efter tre angrebsforsøg lykkedes det svenskerne at få fodfæste på dækket, men i nærkampen der fulgte, blev major Schmidt hugget ned, og angrebet blev slået tilbage. Også Hagen Halvorsen faldt. Et forsøg på at sætte skibet i brand med en »brandbåd« mislykkedes og dermed var angrebet slået fejl. Nu kunne HOJENHALDS artilleriild koncentreres om angrebsstyrkerne foran Bryghuset. Virkningen af flankeilden på klos hold mod de tætpakkede kolonner var frygtelig, den var medvirkende til at fremtvinge den svenske tilbagetrækning efter fire timers kamp.[33]

33. Otte Krag p 160ff og Askgaard p 286ff.

Midt i marts drev ZEERIDDER under den senere så berømte Adrian Banckers efter at have mistet sine ankre op til Hveen, hvor skibet gik på grund ved Kirkebakken. I Landskrona må isen på det tidspunkt have været ved at forsvinde, for efter forgæves at have angrebet Banckers med skærbåde, udsendte svenskerne en lille eskadre bestående af MERCURIUS, FIDES og en brander, der den 15. forsøgte et angreb. Det lykkedes imidlertid Banckers at skyde branderen i sænk og de to skibe blev drevet bort med svære tab. Senere lykkedes det ham at få ZEERIDDER af grunden og bringe det tilbage til København.[34]

Efter nederlaget i stormen på København må det have stået Carl Gustav klart, at han ikke længere kunne håbe at vinde krigen med militære midler. Han gik dog straks i gang med at planlægge nye erobringer, denne gang gjaldt det Langeland og Lolland-Falster. Allerede den 7. februar havde K.G. Wrangel, der ledede styrkerne på Fyn, forsøgt at invadere Langeland med en styrke på tre orlogsskibe. Angrebet blev slået tilbage af de dygtigt ledede forsvarsstyrker på øen, men i løbet af marts blev Wrangels søkrigsstyrker forstærket så de nåede op på ni orlogsskibe. Den 19. marts lykkedes det, trods hårdnakket modstand, at erobre Langeland, hvis befolkning måtte undgælde for forsvaret med en usædvanlig hårdhændet okkupation.[35]

I København var det, trods store vanskeligheder med at skaffe bådsmænd, i slutningen af marts lykkedes at udruste en eskadre bestående af SPES, ST. JOHANNES, en dansk galiot og 10 nederlandske orlogsskibe. Eskadren stod under viceadmiral Nikolaj Helts kommando, men da flagskibet SPES sammen med to nederlandske skibe gik på grund under udsejlingen fra havnen den 28. marts, flyttede Helt sit flag til et nederlandsk skib, vistnok JOSUA, hvorefter eskadren satte kurs sydpå. Ved Dragør var Sundet først blevet passabelt for is tre dage tidligere. Målet var Flensborg fjord, hvor Helt skulle forene sig med de fire skibe, der under Peter Koningh havde overvintret her, og som fortsat var spærret inde af den svenske styrke under Tering Henriksson, der havde deltaget i erobringen af Langeland. Derefter var det meningen, at Helt skulle gå til Store Bælt for at forhindre en invasion af Smålandene. Undervejs må i hvert fald to af de nederlandske skibe have sluttet sig til Helt, for da han den 31. marts ved 11-tiden overraskede Tering Henrikssons eskadre ved sydspidsen af Langeland, talte den allierede eskadre ifølge K.G. Wrangel 12 skibe. Henriksson havde detacheret tre af sine skibe til observation af Koninghs styrke ved Flensborg, og de seks skibe han havde hos sig lå for anker da Helts eskadre, der førte svenske flag, nærmede sig. Først da Helt var kom-

Van de Velde synes at have forladt København allerede sidst i november 1658, så denne illustration af Banckers kamp ved Hven må være tegnet på grundlag af beretninger. Ikke desto mindre kan Kyrkbakken med den kurvede vej tydeligt genkendes, og begivenhederne stemmer godt overens med Banckers rapport. Albertina, Wien.

34. Grove, G.L.: Adriaen Banckers og hans Kamp ved Hveen i 1659, TfS 1902 p 158-188, Zettersten II p 422.
35. Askgaard p 293ff.

met på skudhold, lod han skibene tone danske og hollandske flag. Ikke desto mindre lykkedes det Henriksson at flygte vestpå i nogenlunde god orden, og først ved Ærøs nordvestspids blev han indhentet. Under den følgende artillerikamp gik VÄSTERVIK på grund med et ødelagt ror og SVAN, der under en hård kamp med to fjendtlige skibe havde mistet forstangen, blev sat på grund af sin besætning, der straks efter forlod skibet. Trods ihærdige forsøg på at genbesætte SVAN fra land, blev det til sidst slæbt væk af de allierede til stor fortrydelse for K.G.Wrangel, der opholdt sig på stranden. Skibet blev under navnet SVENSKE SVANE indlemmet i eskadren, mere beskadiget var det ikke. Derimod lykkedes det trods kraftig beskydning den følgende dag ikke at erobre VÄSTERVIK, der nu blev understøttet af landkanoner, og Henriksson slap væk med de resterende fire skibe. Men det var lykkedes Helt at reducere og splitte de svenske styrker, og den 3. april forenede han sig med de fire skibe i Flensborg

fjord, hvor han hejste kommandoen på TRE LOVER. Det søherredømme Helt havde tilkæmpet sig blev dog af meget kort varighed. Den 29. marts var den svenske hovedflåde på 27 skibe under Bielkenstierna løbet ud fra Landskrona, hvorfra den gik nord om Sjælland og ned gennem Store Bælt. Den 4. april ankrede den ved nordspidsen af Langeland, hvorefter den tog station mellem Langeland og Femern. Dermed var herredømmet i Østersøen atter på svenske hænder, og Helt måtte foreløbig blive liggende i Flensborg fjord.[36]

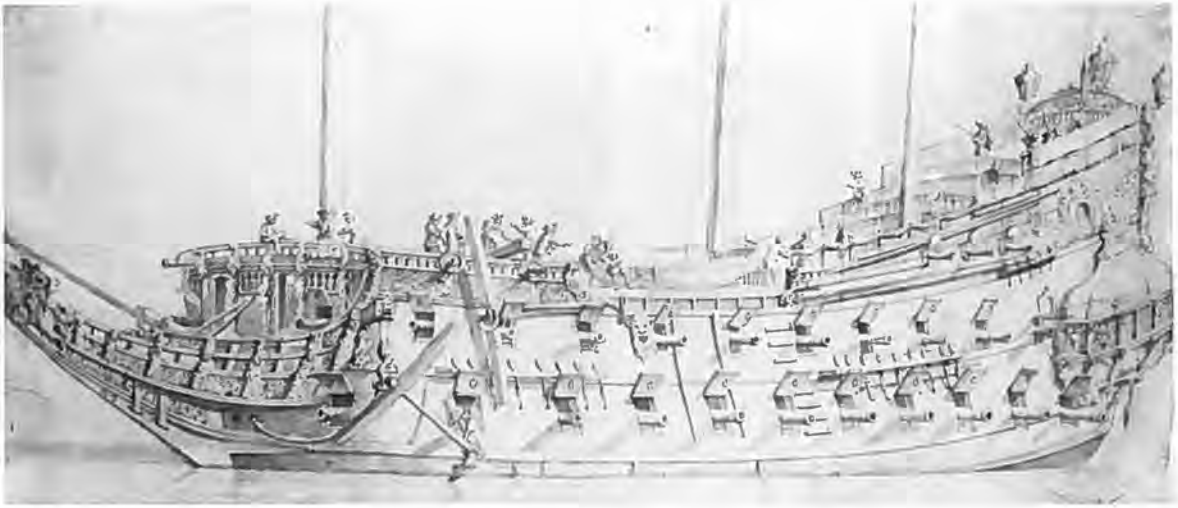
Carl Gustav var ikke sen til at udnytte situationen. I løbet af måneden samlede han en invasionsflåde i Nyborg, og den 27. april ledede han personligt landgangen på Falster ved Guldborg. Dagen efter gik han over Guldborgsund til Lolland, og i løbet af kort tid var begge øerne i svensk besiddelse med undtagelse af fæstningen Nakskov.[37]

Når den allierede hovedflåde var så længe om at komme i søen, skyldtes det først og fremmest mangel på mandskab. Udover hvervninger greb man i København til presning af bådsmænd »af hvad nation de og være«, og den 27. april, samme dag svenskerne gik i land på Falster, lykkedes det endelig at få 19 »store og små skibe« under sejl. Kort efter forenede de sig med syv skibe, der lå under Møn. Det danske tilskud bestod af TREFOLDIGHED under Henrik Bielke, SVANEN (ex. HANNIBAL) under Niels Juel og SPES under Marquor Rodsten. Obdam var atter ombord på sit flagskib EENDRACHT. Ifølge Bielkes instruks skulle han først søge at forene sig med Helts eskadre, der jo var på hele 17 skibe, derefter skulle han med samlet magt opsøge fjenden og ødelægge hans flåde.[38]

Men foreningen med Helt forhindredes af Bielkenstiernas flåde, der som nævnt lå ved Femern, og den 30. april stod opgøret mellem de to hovedflåder i Femern Bælt, kaldet slaget ved Rødsand. Antallet af skibe opgives forskelligt på de to sider. Bielkenstierna mente, at de allierede havde 26 skibe og syv galioter, mens han selv kun havde 20 skibe og en bøjert. Obdam mente derimod, at den svenske flåde bestod af 24 skibe hvoraf de to var brandere. Tallet 26 passer jo udmærket med de 19 allierede skibe, der forlod København den 27., plus de syv skibe ved Møn, men fire af de 19 skibe var transportfløjter uden kampværdi, så det må nok antages, at de to flåder kvantitativt var nogenlunde jævnbyrdige. Begge flåderne var rangeret i tre eskadrer. I den allierede førte Henrik Bielke avantgarden, Obdam centrum og arrieregarden rimeligvis af schoutbynacht Jan Verhaff på GOUDEN LEUW. På svensk side førte K.G. Wrangels broder, Gustav Wrangel, avantgarden, Bielkenstierna centrum og arrieregarden førtes af Tönnes Speck.

Portræt af SVANEN, ex-HANNIBAL, der førtes af Niels Juel i 1659. Van de Velde 1658. National Maritime Museum.

36. Zettersten II p 423ff. Askgaard p 297-298, 308-319 og 323-328.
37. Askgaard p 320ff.
38. Askgaard p 328ff



Flåderne fik hinanden i sigte ved 7-8 tiden om morgenen. Den allierede flåde kom østfra for en stærk OSO vind, de havde således luven, og Obdam håbede allerede i den første vending, der foregik på en sydkurs, at kunne skyde fjenden sønder og sammen. Vinden var imidlertid blevet så stærk, at de allierede ikke kunne bruge det underste lag, hvor de sværeste kanoner jo stod, mens svenskerne i læ-positionen kunne bruge deres. Ikke desto mindre holdt mange af de svenske skibe sig så langt i læ, at Gustav Wrangel var ved at blive isoleret med to af sine skibe. Bielkenstierna kom sin eskadrechef til hjælp, men blev hårdt såret i siden af en seks-pundig kugle, samtidig med at hans flagskib VICTORIA led betydelig skade på skrog og rig. Wrangel overtog nu kommandoen. I den anden vending lå svenskerne stadig i læ, og nu var der bedre samling på deres flåde, der kom tættere på de allierede skibe, hvoraf flere fik svære træffere. TREFOLDIGHED mistede sit foremærssejl, og hvis ikke Obdam havde mindsket sejl for at sekundere Bielke, ville skibet sikkert være faldet i svenskernes hænder. Wrangel valgte at benytte opholdet til at tage luven. Denne disposition var ganske vist forskriftsmæssigt korrekt, men den taktiske fordel den indebar her var som nævnt tvivlsom, og under alle omstændigheder placerede manøvren de allierede vest for svenskerne, der således afskar sig fra at forhindre konjunktionen med skibene i Flensborg. I den næste vending var de svenske skibe i det efterhånden ret hårde vejr kommet så langt fra hinanden, at et af skibene fra avantgarden blev isoleret og var tæt på at blive taget. Obdam bebrejdede Bielke at det ikke

skete, TREFOLDIGHED havde nemlig ligget nærmest og burde have forfulgt svenskeren. Inden det lykkedes Wrangel at få samling på sine skibe, faldt mørket på og flåderne skiltes. Den svenske flåde retirerede til Store Bælt, den allierede satte kurs mod Flensborg fjord.[39]

Allerede inden slaget havde Carl Gustav givet ordre til, at hovedflåden, i tilfælde af en forening mellem den allierede hovedflåde og styrken i Flensborg, skulle retirere til Sundet. Denne ordre fulgte Gustav Wrangel, men på grund af modvind og hårdt vejr nåede han først den 20. maj Landskrona, hvor hovedflåden gik i havn. Den viste sig ikke mere til søs i denne krig, men et par dage efter blev København blokeret af fem orlogsskibe, hvilket vagtskibene SORTE RYTTER og LINDORMEN ikke kunne forhindre.[40]

De allierede havde således overtaget herredømmet i Østersøen, og da Helts eskadre forenedes med hovedflåden den 5. maj blev der straks detacheret en eskadre på seks orlogsskibe og et par mindre skibe til Lille Bælt, hvor de skulle stille sig til rådighed for kurfyrsten, der planlagde en generobring af Fyn. Eskadren førtes af Peter Jansen Koningh på GRAA ULV, med ST. JOHANNES, SVENSKE SVANE, det lille FORGYLDTE SKÆL og galioten ST. PEDER samt de nederlandske PRINS WILLEM, WAPEN VAN ENCKHUYSEN og WAPEN VAN MONICKENDAM. Desuden sendtes to nederlandske skibe til Femern for at konvojere transportskuder med troppeforstærkninger til Nakskov. Hovedflåden gik derefter til Lollands Albue. Herfra blev der den 10. maj foretaget et mislykket forsøg på, med bl.a. de nævnte troppetransportskuder, at undsætte Nakskov, der stadig holdt stand.[41]

Det blev den sidste allierede flådeaktion i de næste tre måneder. Årsagen til denne passivitet var indgreb fra de øvrige vestmagter, England og Frankrig. England frygtede at Nederlandene gennem et svensk nederlag skulle skaffe sig handelsfordele i Østersøen, og Frankrigs stilling i Tyskland og andetsteds ville blive alvorligt svækket hvis dets allierede, Sverige, blev besejret af de kejserlige. Forhandlinger i Haag mellem disse magter og Generalstaterne havde den 11. maj resulteret i en overenskomst, en såkaldt Haagerkoncert, der pålagde underskriverne at bringe de to nordiske konger til forhandlingsbordet, for at opnå en fred på grundlag af Roskildefreden. Koncerten fulgtes af to andre, den sidste udløb i slutningen af august, og så længe de var gældende måtte hverken Obdam eller den nye nederlandske hjælpeflåde under de Ruyter, der var undervejs, optræde offensivt overfor svenskerne. Koncerterne var bestemt ikke efter Generalstaternes ønske, men England, der allerede i april havde sørget for at bringe magtmidler i form af en flåde på 44 skibe på plads ved indsejlingen til Sundet, havde kunnet gennemtrumfe dem.[42]

39. Obdam p 77ff, Zettersten II p 426f og Askgaard p 333ff.
40. Zettersten II p 427 og Askgaard p 336-339.
41. Otte Krag p 165f og Askgaard p 341-44.

Da Obdam midt i maj fik nys om, at den langt overlegne engelske flåde, hvis intentioner han ikke kendte, påtænkte at begive sig til Store Bælt, måtte hans første tanke gælde en forening med de Ruyters flåde. Planlagte operationer, såsom en generobring af Langeland, undsættelse af Nakskov og beskyttelse af Møen mod svensk invasion, blev udsat allerede inden Obdam blev gjort bekendt med Haagerkoncerten. Det skete den 29. maj, og indholdet rystede Obdam, der rigtigt så, at det først og fremmest favoriserede Sverige. Den svage danske flåde kunne jo ikke optræde selvstændigt. Samme dag blev DEUTECUM og JONGE PRINS detacheret for at konvojere SUNDER ROER til kurfyrsten i Jylland med to danske forhandlere. Den 13. juni forenede den allierede flåde sig ved Romsø i Store Bælt med de Ruyters flåde på 39 orlogsskibe og 4000 soldater. Med sig havde de Ruyter de to saltskibe SORTE BJORN og PHONIX, der havde overvintret i Holland. De indgik nu i Bielkes eskadre. Kort efter gik Obdam, de Ruyter og en del af flåden nordpå, da der var observeret nogle svenske skibe ved Endelave. Det var Gustav Wrangels eskadre, som vil blive berørt nedenfor. Men jagten på den stoppede da den engelske flåde under admiral Edward Mountague, der må have fulgt efter Wrangel, dukkede op. Nederlænderne gjorde klar til kamp, men Montague forlangte blot, med henvisning til Haagerkoncertens ordlyd, at de to flåder under Obdam og de Ruyter blev adskilt, hvorefter han satte kurs sydpå. Obdam, der frygtede en afskæring fra Bielkes skibe, fulgte efter. Dermed havde Mountague, sikkert ikke ubevidst, reddet Wrangel, der kort efter angreb de førnævnte konvojskibe. Den 26. juni satte Obdam og Henrik Bielke kurs sydover gennem Store Bælt for at gå til København. Her ankom de den 3. juli, hvor de fordrev den svenske blokadestyrke. De Ruyter fulgte efter, men lagde sig mellem den 28. juni og den 3. juli i farvandet ved Femern. Han ankom til København den 6. juli.[43]

Mens Haagerkoncerterne lammede den store allierede flåde, lod Carl Gustav sig ikke binde af dem. Han udnyttede uvirksomheden og udsendte i løbet af perioden tre eskadrer fra Landskrona for at skade de allierede flådestyrker i almindelighed og styrken i Lille Bælt i særdeleshed. Den første, der var på 10 skibe under Gustav Wrangel, forlod Landskrona den 27. maj, med ordre til sammen med fire skibe i Wismar at gå til Middelfart og angribe de allierede skibe i Lille Bælt. Han måtte ikke forgribe sig på nederlandske skibe, medmindre de sejlede sammen med danske skibe. Wrangel gik først sydover til Østersøen, hvor han forenede sig med de fire Wismar-skibe, men til den utålmodige Carl Gustavs store irritation hindrede modvind ham i at nå længere end til Femern, hvor

42. Fridericia p 420-431 og Askgaard p 350-58
43. Obdam p 102-105 og 115, Ruyter p 191-195, Otte Krag p 168ff, Askgaard p 346-349 og 367f.

han lå indtil den 7. juni. Svenskekongen kunne ikke vide, at Wrangels tilstedeværelse her forhindrede gennemførelsen af en planlagt allieret generobring af Langeland med tropper fra Femern.[44] Derefter gik Wrangel nordpå gennem Sundet og nord om Sjælland og Fyn, hvor han som omtalt takket være englænderne undgik at løbe i armene på den nederlandske flåde. Den 14. juni mødte han DEUTECUM og JONGE PRINS, der må have været på vej tilbage fra Jylland. Og trods sine ordrer gik Wrangel til angreb. DEUTECUM blev stukket i brand og JONGE PRINS blev stærkt beskadiget, men slap ind i Horsens fjord. To dage efter ankom Wrangel til Stribodde, men vindstille hindrede ham i at trænge ned i Lille Bælt, hvor invasionsforberedelserne fortsatte uanfægtet. Da udløbet for den første Haagerkoncert nærmede sig, blev K.G. Wrangel den 19. juni nødt til at sende sin broder hjem, dagen efter ankom han til Landskrona. Her blev Gustav Wrangel efter den rasende Carl Gustavs ordre sat i arrest og afskediget. Han fik aldrig siden nogen flådekommando.[45]
Sidst i juni blev våbenstilstanden forlænget, og endnu en eskadre blev udsendt for at gå til Lille Bælt. De 12 skibe under Klas Uggla forlod Landskrona den 27. og gik sydover. I Østersøen mødte han først Obdams og Bielkes flåde og senere de Ruyters, der trods våbenstilstanden jagtede ham, så han blev tvunget ind til Bodekull, senere til Ystad. Proviantmangel og skibenes slette tilstand tvang ham til uvirksomhed indtil den 24. juli. Efter at have krydset en tid ved Kiel og Sønderborg kom han den 8. august til Nyborg. Nu var den allierede flåde imidlertid på vej ud, så eskadren blev opløst og skibene sendt dels til Grønsund dels hjem. Efter dette resultatløse togt fik Klas Uggla samme unådige behandling som G. Wrangel. Uggla blev dog senere taget til nåde, han fortsatte i flådens tjeneste indtil han som eskadrechef faldt i slaget ved Øland i 1676.[46]

Da man blev klar over, at de allierede flåder hindrede Uggla i at nå til Lille Bælt, blev endnu en eskadre udrustet for at gå nord om Sjælland og Fyn. Eskadren var på syv skibe, en brander og en galiot. Den blev ført af englænderen Owen Coxe, og han havde mere held med sig. Efter ankomsten til Stribodde midt i juli blev han beordret til Ebeltoft, hvortil størsteparten af Koninghs Lillebælt-eskadre var sendt for at hente skuder med tropper. I Ebeltoft var der hverken sørget for søværts rekognoscering eller landværts artilleridækning. Owen Coxes opdukken den 23. juli kom således bag på Koninghs fem skibe, der lå ubeskyttet i en cul de sac, uden mulighed for at manøvrere eller undslippe. Kampen blev hård. Koninghs flagskib GRAA ULV blev stærkt forskudt, og da chefen døde efter at have mistet begge ben og der udbrød brand om bord, flygtede mandskabet i

44. Askgaard p 346f.
45. Obdam p 105. Zettersten p 428ff, der ikke omtaler sammenstødet med de nederlandske skibe og Askgaard p 275-82.
46. Zettersten p 430f og 232f, Askgaard p 382-88.

land. Det lykkedes dog svenskerne at slukke ilden. WAPEN VAN ENCKHUYSEN sprang i luften, men de øvrige skibe, ST. JOHANNES, WAPEN VAN MONICKENDAM og PRINS WILLEM, blev ligesom GRAA ULV erobret. Desuden tog svenskerne 1000 kejserlige og brandenburgske tropper til fange. Tabet af størstedelen af Lillebælt-eskadren bevirkede, at kurfyrsten indtil videre måtte opgive planerne om en invasion af Fyn. Dermed var Coxes opgave løst og han kunne sejle hjem. Den 29. juli ankom han med sine priser til Sundet. Carl Gustav udnævnte ham til viceadmiral, og forærede ham 1000 dukater.[47]

Svenskerne fik således, med engelsk hjælp, godt udbytte af den uvirksomhed som de allierede flåder modvilligt var tvunget til, så længe Haagerkoncerterne fortsatte. Men den 24. august udløb den sidste koncert, og straks efter satte den engelske flåde kurs hjemover. Dermed var initiativet atter overgået til de allierede flåder, og kort efter etablerede de Ruyter en blokade af den svenske flåde i Landskrona.[48] Der var dog andre svenske søstridskræfter end skibene i Landskrona, og de nåede at tilføje de allierede endnu et par tab. Fra Göteborg var en lille eskadre på tre skibe under major Bär sidst i juli afgået til Elben, hvor den havde drevet vagtskibet, det norske defensionsskib EMANUEL, på grund ved Haseldorf. Mandskabet, der havde forsvaret sig tappert, havde derefter sprængt skibet i luften. Efter at have returneret til Göteborg gik Bär atter til søs sidst i august, denne gang med to skibe, med kurs mod Lille Bælt. Under Æbelø mødte han to skibe under kaptajn Bergenstierna, der i nærheden af Ebeltoft havde overrasket SVENSKE SVANE, den sidste overlevende fra Koninghs Lillebælt-eskadre. Også dette skib var blevet jaget på grund og opbrændt af besætningen. Endelig lå der syv svenske skibe under Tering Henriksson i Grønsund. De forenedes midt i september med Bär og Bergenstierna under Langeland, hvorfra de skulle gå til Kiel for at ødelægge en allieret invasionsflåde, der formodedes at befinde sig i Kielerfjord. De fandt ingen skuder, men på tilbagevejen erobrede de PHONIX, der, udlejet til nogle københavnske borgere, var på vej til Jylland for at hente brænde. PHONIX førte på det tidspunkt kun 11 små kanoner, det overgav sig uden kamp. Derefter var det imidlertid slut med svenske initiativer til søs.[49]

Obdam og Bielke havde i august haft travlt med at konvojere skuder med forsyninger fra Nordtyskland til København. Den 20. august havde Niels Juel det uheld, at hans skib SVANEN gik på grund i nærheden af Wismar. Det kom dog flot et par dage efter, uden skade. Også Bielke havde problemer, idet TREFOLDIGHED kort forinden var sprunget læk un-

47. Zettersten p 431 og Askgaard p 388-92.
48. Ruyter p 210ff, Askgaard p 397-400 og 405.
49. Zettersten p 433-436 nævner hverken Bärs Elb-togt eller SVENSKE SVANE.
Askgaard p 407-410.

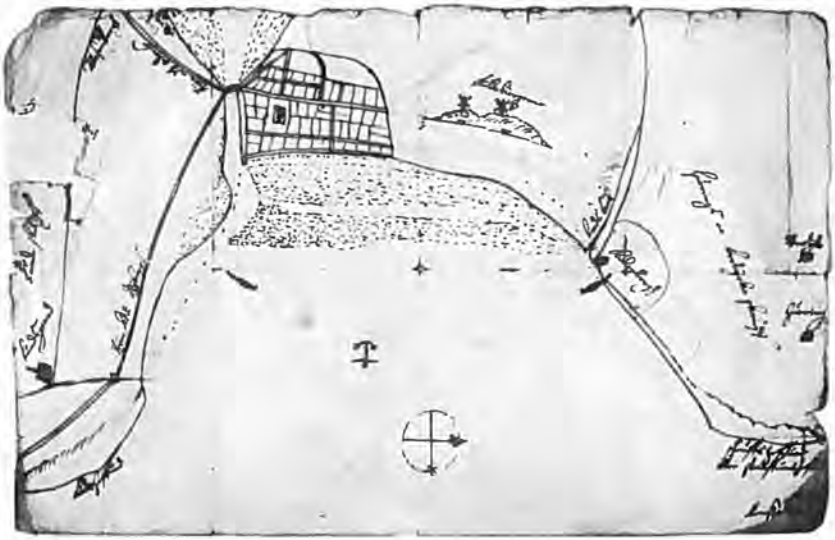
der en storm. Det lykkedes dog at få lækagen under kontrol. I hele september var Obdam og Bielke beskæftiget med konvojtjeneste i Kattegat. Først i begyndelsen af oktober forenedes de med de Ruyter i farvandet ved Femern. Bielke sluttede sig nu til de Ruyters flåde, idet det var blevet besluttet, at Obdam skulle vende hjem til Nederlandene med ca. 20 skibe. Den styrke på ca. 48 nederlandske skibe, der blev tilbage i danske farvande, var tilstrækkelig til at løse den foreliggende opgave: generobringen af øerne. Obdams flåde gik derefter til København for at klargøre skibene til hjemrejsen. Først den 22. oktober satte han atter sejl og i begyndelsen af november nåede han hjem.[50]

I København havde man i løbet af september forberedt invasionen af øerne, og den 1. oktober havde de Ruyter forladt København med invasionsflåden. Den bestod af i alt 116 sejl, nemlig 39 nederlandske orlogsskibe, det enlige danske SPES under Marquor Rodsten, og 76 transportskuder. SPES medførte foruden »det ganske artilleri« operationens leder, feltmarskal Hans Schack. Tilbage i København blev kun vagtskibene SORTE RYTTER og LINDORMEN. Efter at have taget Obdams soldater om bord ved Femern, hvor to af Henrik Bielkes tre skibe, TREFOLDIGHED og TRE LOVER, forenede sig med de Ruyter, fortsatte flåden til Kiel som nåedes den 12. oktober.[51]

Herfra detacherede de Ruyter to skibe, der skulle hente brænde i Norge til København, og 10 der skulle konvojere en nederlandsk flåde med forsyninger fra Skagen til København. Endelig blev SPES, efter omladning af feltartilleriet, sammen med RAADHUIS VAN HAARLEM og seks kapere sendt til Lille Bælt. Her skulle de dække Schacks kollega i Jylland, feltmarskal Eberstein, under dennes planlagte overgang til Middelfart. De afsejlede den 25. oktober. Efter at have indtaget tropper og heste i Kiel, lettede den øvrige flåde på ca. 100 sejl to dage senere, og satte kurs mod Store Bælt. Schack var nu ombord på Bielkes TREFOLDIGHED, og her udfærdigedes den 28. en detaljeret plan for forløbet af landgangsoperationen. Når Bielke lod et gult og de nederlandske admiraler et rødt flag flyve agter, skulle alle skibene lægge sig i følgende orden, og mandskabet gå i bådene: Forrest skulle transportskibene med det danske infanteri og deres feltartilleri lægge sig tæt på TREFOLDIGHED og Helts TRE LOVER, støttet af 10 storbåde fra Ruyters flåde, hver armeret med en stor kanon. Transportskibene med det nederlandske infanteri, støttet af 20 lignende storbåde, skulle lægge sig tæt bag ved de danske skibe, fulgt af de Ruyters orlogsskibe. Når admiralerne lod deres vimpler flyve fra ræerne skulle alle holde sig klar, og når hver admiral fyrede en stor kanon, skulle alle bådene støde fra og ro mod land.

50. Obdam p 127-162. Askgaard 401-404.
51. Ruyter p 225-228. Askgaard p 411-414.

Skitse til landgangen ved Kerteminde, udført af kaptajn Peder Jensen Kierteminde. Rigsarkivet. Efter Askgaard.



De skulle følges længst muligt ind af de småskibe og kapere der førte kanoner. Først til sidst skulle rytteriet sættes i land.

Et forsøg på at gennemføre operationen ved Nyborg måtte afblæses på grund af tåge, hvorefter flåden satte kurs nordover til Kerteminde. Lidt over middag den 31. oktober stod flåden op langs sydsiden af Kerteminde bugt, hvor orlogsskibenes artilleriild drev en stor svensk styrke på otte rytterregimenter ind i landet. Derefter blev Kerteminde by lagt under så kraftig ild, at den næsten forsvandt i røg og støv. Ved to-tiden indledtes landsætningen af 800 musketerer. Den stedkendte kaptajn Peder Jensen Kierteminde havde dagen før været på rekognoscering i byen, han befandt sig i den forreste båd, og den ivrige de Ruyter selv deltog i en af de forreste storbåde. Skønt to matroser faldt ved hans side opildnede han folkene under den kritiske fase lige inden landstigningen. Schack lod bådene ro ind i havnen for at komme så tæt på broen over den smalle fjordmunding som muligt. De svenske modstandere, to dragonregimenter, forsøgte at angribe musketererne mens de befandt sig i strandkanten, men de havde holdt krudtet tørt og forsvarede sig »fyrigt, som strålende soldater«. Efter en kort kamp tog svenskerne flugten over broen, som derefter blev besat af danskerne. Her kunne de effektivt forhindre svenskerne i at sende forstærkninger sydfra. Brohovedet på Fyn var sikret og dagen efter blev rytteriet og resten af tropperne sat i land.[52]

52. Ruyter p 234-37. Askgaard p 415-19.

Mærkeligt nok sendte svenskerne dagen efter deres eneste flådestyrker i Lille Bælt til Assens. Dermed var der klar bane for Eberstein, der mellem den 4. og 9. november satte sine styrker over bæltet ved Hindsgavl. Han havde kun 13 fiskerbåde til rådighed, og måtte derfor nøjes med at sætte 60 mand over ad gangen, men mødte ingen nævneværdig modstand. De omtalte svenske flådestyrker bestod af orlogsskibet HOPPET på 24 kanoner samt galioterne VÄKTEREN og SVARTA HUND. Den 6. eller 7. november blev de overrasket af Rodsten, der med SPES og RAADHUIS VAN HAARLEM og kaperne stod ind i Assens havn under kraftig skydning. Svenskerne flygtede i land, og byen blev derefter besat af en styrke på kun 40 musketerer fra kaperskibene. Den svage modstand på Vestfyn må skyldes, at alle de svenske styrker straks efter landgangen i Kerteminde var blevet trukket østover til Nyborg, Fyns hovedfæstning. Den 11. november kunne Schack forene sig med Ebersteins korps i Odense, hvorefter de sammen rykkede mod Nyborg. Den 14. november indledtes angrebet på byen. Dårligt vejr hindrede den dag de Ruyter og Bielke i at tage del i kampen, men dagen efter gik de ind i fjorden og lagde Nyborg under kraftig artilleriild i en times tid. Det gjorde udslaget. Kort efter kapitulerede svenskerne og dermed var Fyn generobret. Kort efter blev også Langeland, Ærø og Tåsinge generobret.[53]

Det var nærliggende at fortsætte offensiven, men skibene var ved at være udgået for proviant, og som de Ruyter spydigt bemærkede, det kunne man ikke få i Nyborg. Byen blev nemlig plyndret og hærget på det grusomste af de allierede tropper. Så kort efter lettede de Ruyter og satte kurs mod Lübeck, hvor Bielke sluttede sig til ham i slutningen af måneden. Her blev de opholdt en tid af stormvejr, først den 5. december nåede den allierede flåde København. Her blev det besluttet at hjemsende 15 nederlandske skibe, men inden de blev klar til rejsen frøs havnen til. Dermed var søkrigen slut for dette år.[54]

1660

I København blev der i vinterens løb arbejdet på at gøre i alt ni danske orlogsskibe klar. Udover de fire skibe der havde været til søs det foregående år og de to vagtskibe, drejede det sig om TRE KRONER, VICTORIA og NORSKE LØVE. Men manglen på tjære og tømmer, og især penge stillede sig i vejen. Skønt kongen optog lån hos borgere mod pant i krongods, ses kun et enkelt skib, LINDORMEN, at have deltaget i forårets operationer. Den nederlandske flåde blev derimod ret hurtigt klar. Den 17. februar indledte den en blokade af Landskrona, med en styrke der efterhånden

53. Ruyter p 243ff. Askgaard p 419-423.
54. Ruyter p 246-252. Askgaard p 422f.

Admiral Michael Adriaenszoon Ruyter, malet af Karel van Mander i 1657. Let beskåret (Poul Eller, Fem Søhaner u.a. Skokloster-Studier).

nåede op på over 20 skibe, deriblandt LINDORMEN, der sluttede sig til blokadestyrken den 5. marts. Desuden blev fem skibe sendt til Store Bælt, og de skibe som året før var bestemt til hjemrejse kom afsted. De fulgtes kort efter af PRINS WILLEM, som efter Carl Gustavs ordre blev tilbagegivet nederlænderne den 21. februar.[55]

Carl Gustav, der sidst i 1659 var rejst til Göteborg, døde her den 13. februar. Dermed var, som den svenske regering modstræbende måtte

55. Ruyter p 265-70. Askgaard p 437 og 446f.

indrømme, »en væsentlig forudsætning for krigens fortsættelse gået bort«.[56] De forhandlinger, der allerede var indledt mellem Sverige og de nederlandske gesandter, tog nu en ny vending, og resulterede den 7. marts i en våbenhvile. Derefter måtte de Ruyter til sin og Frederik 3.s store skuffelse opgive såvel blokaden som de pågående forberedelser til at indsætte et branderangreb mod de sammenstuvede skibe i den snævre Landskrona havn. Ruyter måtte under protest forlægge flåden til en position mellem Hven og København. Svenskerne udnyttede straks ophævelsen af blokaden til at udsende en eskadre på syv skibe til den vestlige Østersø, hvor de skulle forsøge at erobre Femern, der var på danske hænder. Desuden indledte en styrke på syv, senere 13 skibe den 18. marts en blokade af København, der dog aldrig blev effektiv, da de Ruyter gjorde det klart, at han under ingen omstændigheder ville acceptere at svenskerne opbragte nogen danske skibe i hans påsyn. Blokaden blev da også hævet den 31. marts.

Da værftsfaciliteterne i Landskrona var utilstrækkelige til større reparationer forsøgte svenskerne sidst i april at sende ti utjenlige orlogsskibe, deriblandt de ex. danske OLDENBORG og FIDES, til Stockholm. De var lastet med »kongelige sager«, læs plyndringsgods såsom fontænen fra Kronborg slotsgård. Da de passerede Drogden den 25., blev de imidlertid arresteret af de Ruyter, der herved skaffede de nederlandske fredsforhandlere et effektivt pressionsmiddel. Skibene blev frigivet, men ikke før freden var forhandlet på plads og dokumenterne lå klar til underskrift den 26. maj. Dagen efter undertegnedes freden i København.[57]

Den fulgte nøje betingelserne i den tredje Haagerkoncert, der var baseret på Roskildefreden, dog med undtagelse af afståelsen af Trondheim len og Bornholm. Desuden opnåede Generalstaterne og England, at Sverige afstod fra kravet om et forbud mod fremmede orlogsflåders optræden i Østersøen.

56. Askgaard p 443.
57. Askgaard p 461-69 og 475

7. Status 1660 og Sammenfatning

Flåden havde under især den sidste svenskekrig lidt betydelige skibstab. Fra ved årsskiftet 1655-56 at have bestået af 27 orlogsskibe på i alt 19.900 tons, var antallet af orlogsskibe ved årsskiftet 1660-61 gået ned til 17 med en samlet tonnage på 15.500 tons. Den svenske flåde havde også lidt betydelige tab under krigen, men var dog stadig den danske betydeligt overlegen, efter krigen bestod den af 33 orlogsskibe på i alt 22.700 tons.[1] Men de danske tab var ikke invaliderende. Bortset fra det udtjente JUSTITIA, der blev ofret ved sænkningen for Landskrona i 1658, var ingen af de »store« skibe gået tabt, og det var den skibstype, der fremover skulle blive altafgørende i de egentlige søslag. Der var således et godt grundlag for den genopbygning, der op gennem 1660'erne og begyndelsen af 1670'erne skulle sætte flåden i stand til med stort held at gennemføre en revanchekrig mod Sverige.
Ved årsskiftet 1659/60 rådede flåden over følgende skibe:

Type	*Navn*	*Tilg*	*Udg*	*Besætn*	*Artill*	*Eff*	*Læst*	*Depl*
Hovedskib	TREFOLDIGHED	1642	1676	265-351	44-64	832		1300
-	SVANEN	1647	1716	280-350	63	720	420da	1200
-	VICTORIA	1647	1674	220-301	44-56	768	420da	1200
-	FRIDERICH	1649	1671	434-527	86-100	1256		1700
-	PRINS CHRISTIAN	1651	1679	260-430	72-78	974		1500
-	SOPHIA AMALIA	1651	1680	430-885	86-108	1216		2000
-	TRE LOVER	1657	1684	280-450	52-64	862		1000
Mellemskib	TRE KRONER	1632	1670	230-300	36-46	624	260sv	700
-	NORSKE LOVE	1634	1666	194-230	42-44	668	300da	900
-	LINDORMEN	1654	1705	214	44-58	518	300da	900
Let o/s	SORTE RYTTER	1636	1685	110-195	32-40	440		500
Fregat	WILDMANDEN	1659	1680	60-86	16-22	48		100
-	ELEFANTEN	1659	1673	70	16	64		100
Koff. o/s	SORTE BJORN	1640	1673	92-96	18-30	272		600
-	NELDEBLADET	1635	1665	96-125	26-46			500
Defension	KOBENHAVN*	1656	1662		34			400
Jagt	PRINSENS JAGT	1643	1665	8-9	4	4		
-	PAPEGOJEN	1658	1685		4-8			
-	NORSKE LOVE	1658*	1697		12			
Galej	NORSKE HUND	1654	1667		3			
Koffardi	HVIDE LOVE	1642*	1675*	11-15				100
Bojert	HAABET	1650	1664		4			
Galiot	SORTE HUND	1644*	1674	6-20	16			
-	SPES	1650	1661					
-	ST. PEDER	1652*	1679		4			
Art. Pram	NOA ARK	1641	1665	104-210	26			
-	ARCHE NOA	1641	1665	104-210	26			
-	STYKKEPRAM	1659	1677		8			

1. Glete 1993

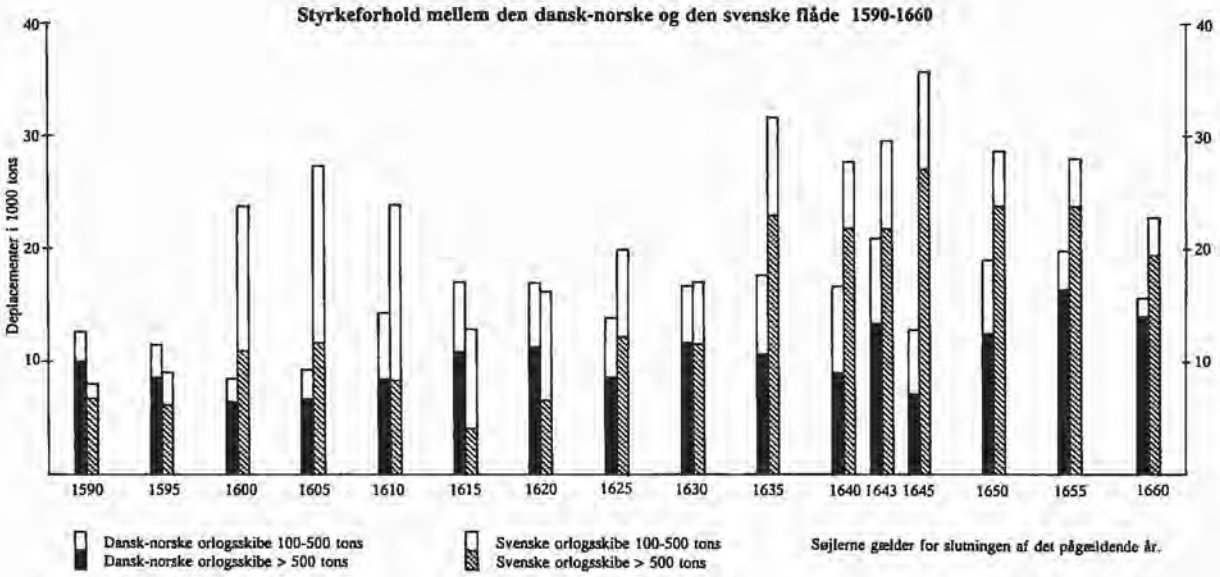
I løbet af de 72 år denne afhandling spænder over, var fællesmonarkiet Danmark-Norge fra en status som førsteklasses flådemagt, jævnbyrdig med England, sunket til en femte- eller sjetteplads blandt Europas flådemagter. Årsagerne var mange. Mest iøjnefaldende er krigsnederlagene i 1629, 1645, og 1658, det sidste stadfæstet i 1660. Disse nederlag skyldtes en ondartet blanding af overoptimistisk udenrigspolitik, mangel på indenlandsk støtte, især fra adelens side, og sort uheld i de afgørende slag. Eksempler på den førstnævnte årsag er Christian 4.s indgriben i 30-årskrigen, uden at have sikret sig garantier fra de allierede magter, og hans undladelse af at sikre sig alliancepartnere mod Sveriges aggression i 1643. Men hvor Christian 4.s udenrigspolitiske forsyndelser med lidt god vilje kan karakteriseres som udslag af overoptimisme, ansporet af konsekvent modstand fra et snæversynet og privilegiefikseret rigsråd, må Frederik 3.s dårligt forberedte men rigsrådsstøttede angreb på Sverige i 1657 karakteriseres som udslag af en letsindighed og mangel på realitetssans, der, set i bakspejlet, virker ganske uansvarlig.

De store økonomiske tab, der fulgte med nederlagene, vanskeliggjorde naturligvis opretholdelsen af en status som førende flådemagt, men end ikke en sejrrig krigsførelse kunne have sikret denne status. Årsagen var simpelthen manglende befolkningsgrundlag i forhold til de flådemagter der efterhånden var blevet Europas førende, Storbritanien, Frankrig og Nederlandene. Kun i forhold til Sverige ville det have været muligt at opretholde den overlegenhed til søs, der var til stede ved periodens begyndelse, medmindre det skulle lykkes denne magt at skaffe sig rigdom og befolkningstilvækst ved erobringer. Det stod ganske klart for Christian 4. og det er på den baggrund periodens udenrigspolitik skal bedømmes.

Efterskrift

I nærværende behandling er det, i de fire afsnit om styrke og materieltilgang samt den ovenfor anførte status for 1660, søgt at give et vist indtryk af forskydningerne i magtbalancen mellem den dansk-norske og den svenske flåde gennem de forskellige epoker. Omstående søjlediagram skaber imidlertid overblik over hele perioden, og her ændres det billede, der tidligere har været fremherskende, på afgørende vis. Den ofte fremførte antagelse, at Christian 4. i tiden frem til Kalmarkrigen næsten tredoblede flådens styrke, er, som det tidligere er nævnt, uden noget som helst hold i virkeligheden. I årene efter Frederik 2.s død svækkedes flåden noget og først efter 1600 optræder der en vis styrkelse, der dog langt fra kunne opveje den voldsomme forøgelse af den svenske flåde, der havde fundet sted indtil da.[2]

2. Tendensen ses allerede hos Glete, men forstærkes af forfatterens deplacementtal, der er baseret på mere udførlige kilder.



Set ud fra flådernes styrkeforhold alene, tyder Christian 4.s forsøg på at indlede en krig i 1604 på, at han ikke havde kendskab til den svenske flådes faktiske styrke. Og skønt det i 1610 var lykkedes at opnå paritet med hensyn til store skibe, besad den svenske flåde totalt en betydelig overvægt. At den ikke desto mindre viste sig ude af stand til at yde effektiv modstand under Kalmarkrigen, må dels forklares ud fra den voldsomme anstrengelse krigen i øvrigt påførte det økonomisk stadig svage Sverige. Man kommer dog ikke uden om landets mangel på erfarne officerer og søfolk i forhold til Danmark-Norge, og dette forhold alene må forklare de mislykkede svenske forsøg på at tilkæmpe sig søherredømmet i slagene på Kolberg Heide i 1644 og ved Falsterbo i 1657. For som diagrammet viser besad den svenske flåde efter 1630, hvor der var paritet, konstant en markant, til tider voldsom, materiel overlegenhed.

Som anført i indledningen, er der lagt megen vægt på belysning af periodens orlogsskibe, deres konstruktion, armering og udseende. Tidligere behandlinger har med forkærlighed viderebragt illustrationer af fantasiskibe, der måske har forlenet perioden med et vist skær af mystik, men som bestemt ikke har gjort det let at forestille sig datidens skibsbyggere og søfolk som rationelle mennesker.

Den i øvrigt ukendte K. Møllers velkendte stik af et skib fra Christian 4.s tid. Det gengives gerne som TRE KRONER *under Englandsrejsen i 1606, men der er aldrig ført troværdigt bevis for påstanden. Stikket er festligt og det indeholder mange interessante detaljer, men som pålideligt skibsportræt kan det ikke accepteres, dertil afviger skrogproportionerne for meget fra de autoritative gengivelser.*

Over for det omfattende autoritative materiale der faktisk findes fra perioden, konstruktionstegninger fra den første halvdel og skibsportrætter udført af den anerkendte marinemaler Willem van de Velde fra den sidste, må sådanne fremstillinger dog vige. Christian 4.s orlogsskibe var velproportionerede og sødygtige konstruktioner, uden nogen overdreven pragt, ganske som det blev beskrevet af samtidens udenlandske betragtere. Og de stod ikke tilbage for skibene i den førende flådemagt England, hvor man endog kopierede et af dem. Flere af periodens orlogsskibe fik meget lange liv i flådens tjeneste, og byggemetoderne var, så vidt man kan se, lige så avancerede som dem man (gen)indførte i første halvdel af 1700-tallet.

Også artilleriudviklingen er beskrevet, her for første gang illustreret med en serie opmålingstegninger, der dækker hele perioden. Den mangel på standardisering, som ældre artillerihistorikere har bebrejdet Christian 4. er her søgt forklaret ved kongens progressive opfattelse af især flådens behov for forskelligartet skyts.

3. Zettersten I-II indeholder en komplet oversigt over den svenske flådes aktiviteter i perioden.

Endelig fremlægges som noget nyt en systematisk gennemgang af periodens operative togter. Her viser der det sig, at flåden, når økonomien tillod det, også i fredstid opretholdt et højt aktivitetsniveau, med hyppige patruljer i Nordatlanten og konvojrejser til Sydeuropa. Ved flere lejligheder blev hele flåden endog udrustet for at sætte magt bag diplomatiske forhandlinger.

Under udarbejdelsen af nævnte gennemgang er koffardiskibenes togter naturligvis også blevet registreret, men som nævnt i indledningen har det af pladshensyn ikke været muligt medtage dem her. Desværre, for her var der nemlig tale om en aktivitet der tåler sammenligning med den operative. Ofte udsendte flåden 10-20 koffardiskibe om året på forskellige opgaver, dels for at dække flådens egne behov for tømmer og fetalje, dels for at hente tømmer og sten til slots- og fæstningsbyggeri. Så selv om koffardiskibene havde betydeligt mindre besætninger end orlogsskibene, kan det antages, at flådens koffardifart i gennemsnit har krævet lige så meget mandskab som dens operative aktiviteter. Og koffarditogterne var bestemt ikke farefri. Mens der i hele perioden på over 70 år blot gik fem orlogsskibe tabt ved forlis, synes der i gennemsnit at være gået mindst et koffardiskib tabt om året!

Skønt der ikke her er fremlagt egentlige sammenligninger, kan det siges, at den danske flåde sammenlignet med den svenske var særdeles aktiv.[3] Ikke alene rådede Danmark-Norge over en betydeligt større reserve af søfolk end Sverige, flåden medvirkede også til at give dem en rutine som gav dem mulighed for at yde en ofte glimrende indsats i kamp.

Kilder og Litteratur

Utrykte Kilder

Rigsarkivet

Danske Kancelli. Herunder:
B 3A 33 fag 8, Kieleromslag
B 160, Indkomne breve og indlæg
B 164, IX.1-12 Forsvar og Krigsvæsen tillands og tilvands.

Marinearkivet før 1655. Herunder: Bremerholms Materialskriver Regnskaber (Matr.skr.R).
Bremerholms Proviantskriver Regnskaber (Prov.skr.R).
Bremerholms Tømmer Regnskaber (TømR).
Bremerholms store Smedies Regnskab (SmedieR).
Københavns Slots Arkeli Regnskaber (ArkR).
Københavns Tøjhus Regnskab (TøjR).

Reviderede Civile Regnskaber, Registrant 108B. Herunder:
Rentemester Regnskaber 1588-1660 (Rentem.R)
Klædekammer Regnskaber (KlæR) 1607/8, 1621-60.
Farvekammer Regnskaber (FarveR) 1610-26.
Bryghus Regnskaber (BrygR) 1627-30, 1647-51, 1657.

Tyske Kancelli Indenlandsk Afdeling. Herunder:
A 12, Registrerede koncepter til Patenter.
A 16, Militære Regnskaber, Glückstadts Prov. & Pengeregnsk. 1625-29.
A 19-21, Indl. Registrant 1632.
A 32, Registrerede koncepter til Indenl. registranter VII: 1608 & 1610, VIII: 1613, 1615-16, 1618 & 1620. IX: 1621-27 & 1629-30, X: 1631-32, XII: 1634-38 & 1640-41.
A 145, Akter vedr. Skibsbyggerne David Balfour og Peter Michelsen.

Tyske Kancelli Udenlandsk Afdeling. Herunder:
A III,39, Nederlandene, forsk. klager fra hollandske skippere 1611-12
No 120, Kopibog over udg, skr. fra de i Kbh. hjeml. rigsråder 1611-13.

Riksarkivet i Stockholm

Sjöexpeditioner Vol 1-2.

Gottorp Landesarchiv

Acta A XXIV, Amtsrechnungen Steinburg 1611-34.

Trykte kildeudgivelser

Becker P.W.: Samlinger til Danmarks Historie under Frederik den tredies Regiering I, Kbh. 1847.

Brica, C.F.: Søfiskal Peder Knudsens Dagbog 19. septbr.-3. decbr. 1657. Danske Magazin 5. rk 3. bd. 2. p 115-136. (Peder Knudsen).

Clausen, J. og Rist, P.F.: Islænderen Jon Olafssons Oplevelser som Bøsseskytte under Christian IV. Oversat af S. Blöndal, 1907, reprotryk 1966. (Jon Olafsson)

Erslev, Kristian: Aktstykker og Oplysninger til Rigsraadets og Stændermødernes Historie i Kristian IV's Tid 1588-1648 I-III. (1883-90). (Erslev)

Grove, G.L.: Journalen van de Admiralen Van Wassenaer-Obdam (1658-59) en de Ruyter (1659-60). Amsterdam 1907. (Obdam) (Ruyter).

Grove, G.L. og Rockstroh, K.: Otte Krags dagbog, Danske Magazin 5 rk. 6. bd. 2. p 139-178. (Otte Krag).
Kancelliets Brevbøger 1588-1650 (KBB)
Kong Christian den fjerdes egenhændige Breve I-VIII (C4 breve)
Kong Christian IV Almanak for 1607, 1608 og 1621. Schlegel J. H. Saml. zu dän. Gesch. Kbh. 1776. (C4 almanak).
Kong Christian IVdes Skrivcalendere for Aarene 1614 og 16. Suhms nye Saml. 2. bd. (C4 skrivkalender)
Kong Christian den Fjerdes dagbøger for årene 1618, 1619, 1625, 1635. Nyerup, R., Kbh 1825. (C4 dagbøger)
Kong Christian IV's Kalenderoptegnelser fra Aarene 1617, 1629 og 1639. Brica C.F. i Da. Saml. 1 rk 5. p 49-88. (C4 kalender)
Udtog af 14 af Kong Christian IV's hidtil uudgivne Skrivkalendere. Villum Worms afskrifter efter skrivkalendere fra årene 1609, 1622, 1624, 1626, 1627, 1630, 1633-34, 1636-38 og 1640-42, C.F.Brica i Da. Saml. 2 rk. 3. p 365-391. (C4 udtog)
Laursen, L. og C. S. Christiansen: Danmark-Norges Traktater med dertil hørende Aktstykker, 1907-49. (Traktater)
Norske Rigsregistranter (NRR)
Perrin, W. G. ed: The Autobiography of Phineas Pett. Navy Records Society 1918. (Pett)
Rørdam, H. F.: Sivert Grubbes Dagbog, Danske Magazin, 4. Række, 2 og 4, (1873 & 1878) (Sivert Grubbe)
Secher, V. A.: Forordninger, Recesser og andre Kgl. Breve etc. III-VI (CCD).
Tandrup, Leo: Svensk Agent ved Sundet, Aarhus 1971. Kommenteret udgivelse af rapporter fra agent Anders Svensson til den svenske regering 1621-26.

Anden Litteratur

Albe, Gerhard (red): Svenskt Skeppsbyggeri, Malmö 1963. Indeholder udforlig gennemgang af Henrik af Chapmans forsøg på historiske deplacementsberegninger.
Anderson. R. C., Naval Wars in the Baltic during the Sailing-Ship Epoch 1522-1850, London 1910. Lidet kendt men fyldig gennemgang af emnet, udarbejdet ved hjælp af danske, svenske og hollandske kilder.
Askgaard, Finn: Kampen om Østersøen 1654-60, Kbh. 1974. Den ultimative behandling af forholdene omkring Svenskekrigene, med hovedvægt på marinehistorien.
Askgaard, Finn: Christian IV »Rigets Væbnede Arm«, Kbh. 1988. God oversigt over de politiske og militære forhold omkring Christian 4.s krige, med vægt på det landmilitære.
Barfod, Jørgen H.: Christian 3.s flåde, Den danske flådes historie 1533-1588, Kbh. 1995. Meget nyt stof, især om flåden på Christian 3.s tid
Bergersen, Olav: Fra Henrik Bielke til Iver Huitfeldt, Trondheim 1953. Grundig behandling fra 1644 og frem, der lider under forfatterens danskkritiske indstilling og manglende kendskab til danske utrykte kilder.
Blom, Otto: Kristian den Fjerdes Artilleri, Kbh. 1877. Kritisk behandling af Christian 4.s indsats på det våbentekniske område.
Blom, Otto: Ældre Danske Metal og Jern Stykker, Kbh. 1881. Uundværligt tabelværk over emnet.
Blom, Otto: Danske Stykkestøbere og Stykkestøberier for Metalskyts; i Historisk Tidsskrift 5R 4Bd 1883-84 pp. 375-438.
Bruun, Chr.: Curt Sivertsen Adelaer, Kbh. 1871. Indeholder mange nyttige oplysninger om skibsbyggeriet i 1650'erne samt en del bilagsmateriale, flådelister etc., der går tilbage til 1630.
Bruun Chr.: Slaget paa Kolberger Heide den 1. juli 1644. Kbh 1879. Dybtgående undersøgelse af søkrigsbegivenhederne i sommeren 1644.

Cieslak, Edmund og Biernat, Czeslaw: History of Gdansk, Gdansk 1988.
Dedenroth-Schou, Poul: Hundrede Konger, To kanonserier fra Christian IV's tid. Vaabenhistoriske Aarboger XX (1974).
Detlefsen D: Geschichte der holsteinischen Elbmarschen, Glückstadt 1891.
Ellehoj, Svend: Christian IV's tidsalder 1596-1660. Politikens Danmarkshistorie, Kbh. 1977.
Eller, Poul: Kongelige Portrætmalere i Danmark 1630-82, Kbh. 1971.
Feldbæk, Ole: Danmarks økonomiske historie 1500-1840, Herning 1993.
Fridericia J. A.: Danmarks ydre politiske Historie I-II, Kbh. 1876 og 1881, reprotryk 1972. (DypH).
Försvarsstabens Krigshistoriska Avdeling: Slaget vid Femern 13/10 1644, Göteborg 1944.
Garde, H. G.: Efterretninger om den danske og norske Søemagt, Kbh. 1832. Samler hidtil trykte og mange utrykte kilder.
Garde, H. G.: Den dansk-norske Sømagts Historie 1535-1700, Kbh. 1861. Grundlaget for al senere oversigtslitteratur.
Generalstaben: Sveriges Krig 1611-1632, Sthlm 1938. Storværk med meget udforlig behandling af søkrigsoperationerne 1611-12.
Glete, Jan: Navies and Nations, Warships, Navies and State Building in Europe and America 1500-1860. Sthlm. 1993. Et banebrydende værk, der for første gang gør det muligt at fortage direkte styrke sammenligninger mellem sejlskibsflåder.
Glete, Jan: Hur stor var VASA? Något om stora örlogsskepp under 1600-talets första hälft. Forum Navale nr 51 1995 p 5-17. Om deplacementer for storskibe 1530-1650.
Glete, Jan: Bridge and Bulwark, The Swedish Navy and the Baltic, 1500-1809. The Baltic in Power Politics, 1500-1990 vol I p 9-59. Västervik 1994.
Grunth, C.A: Gammelt dansk Metalskyts fra det XVI-XVIII Aarhundrede, Kbh. 1860. Plancheværk med en righoldig omend kaotisk samling tegninger af svenske trofækanoner. Skønt gengivelserne af ornamenteringer er ret primitive, viser opmålinger af senere fund, at selve kanonerne er præcist gengivet i ret målestokforhold.
Hansen, Thorkild: Jens Munk, Kbh. 1965. Velunderbygget biografi.
Heiberg, Steffen: Søetatens økonomiske forvaltning under Christian IV. Marinehistorisk Tidsskrift 1980/1 p 8-18.
Heiberg, Steffen: Christian 4. Kbh 1988. Sober og velskrevet behandling af monarken, mennesket og myten.
Holberg, Ludvig: Danmarks riges Historie, Kbh. 1732-35.
Holck, P.: Flaadelister omkring Krigsaarene 1644-45. Tidsskrift for Søvæsen 1943 p 483-504 & 547-565. Fremdrager mange utrykte kilder.
Holck, Preben: Orlogsflaaderne. Danmark-Holland 1944, p 303-396.
Irmisch, Rudolf: Geschichte der Stadt Itzehoe, Itzehoe 1960.
Jahn, F. H.: Danmarks deltagelse i Trediveårskrigen, Kbh. 1822. Grundig behandling med hovedvægten på de landmilitære forhold.
Jespersen, Knud J.V.: Stat og Nation, bind 4. i Det Europæiske Hus, Kbh. 1991. Velskrevet oversigtsværk over perioden 1520-1870 med vægt på militærteknologiens betydning for udviklingen.
Klem, Knud: Christian 4. og Bremerholm. Handels- og Sofartsmuseets Årbog 1977, 76-108. Udforligt om håndværkerne på Bremerholm, tømmerleverancer etc.. Dog kun udfra trykte kilder.
Larsen, Axel: Kalmarkrigen, Kbh. 1889.
Larsen, Axel: Nogle Optegnelser fra Rigsarkivet i Stockholm vedrørende Flaaden under Christian IV's sidste Krig, særlig Admiral Pros Munds Kamp og Fald den 13de October 1644. Tidsskrift for Søvæsen 1897 p 50-60.
Larsen, Axel: Kejserkrigen, Kbh. 1901. Inddrager enkelte utrykte kilder.
Lauridsen, John T.: Skibsbyggeri for den danske flåde i Neustadt i 1640'erne. Handels- og

Søfartsmuseets Årbog 1982, p 70-83. Fremdrager en del utrykte kilder.
Liliefalk, Axel: Søretsdomme 1644, Bidrag til Flaadens Historie under Krigen 1643-45. Tidsskrift for Søvæsen 1910 p 320-345.
Liliefalk, Axel: Krigstildragelserne i Vesterhavet i Forsommeren 1644. Tidsskrift for Søvæsen 1910 p 485-525.
Liliefalk, Axel: Krigstildragelserne i Østersøen i Sommeren og Efteråret 1644. Tidsskrift for Søvæsen 1911 p 490-522.
Liliefalk Axel, Bidrag til Flaadens Historie i Tiden mellem Freden til København og den skaanske Krigs Udbrud. Tidsskrift for Søvæsen 1912 p 398-433.
Liliefalk, Axel: Krigstildragelserne fra 13. Okt. 1644 til Freden i Bromsebro. Tidsskrift for Søvæsen 1913 p 605-650.
Lind, H. D.: Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm, Kbh. 1889. Grundig behandling af flådens personel og administration.
Lind, H. D.: Om Kong Christian den Fjerdes Orlogsflåde. Tidsskrift for Søvæsen 1890 pp 315-343 & 410-452. Den eneste tidligere behandling af emnet, med alfabetisk liste over 276 skibe.
Lind, H. D.: Kong Frederik den Tredies Sømagt, Kbh. 1896. Fyldig men ustruktureret gennemgang af flådens historie 1648-1660.
Lisberg Jensen, Ole: Orlogsskibet Store Sophia, som forliste år 1645 i Göteborg skærgård. Maritim Kontakt 9 p 5-20. Kbh. 1985.
Lybeck, Otto (red): Svenska Flottans Historie Bd. I-III, Sthlm. 1942. Pragtværk om emnet.
Opel, Julius Otto: Der niedersächsich-dänische Krig, bd. 1-3 Magdeburg 1894. Særdeles grundig behandling af Kejserkrigen 1625-29, dog med hovedvægt på de politiske og diplomatiske forhold.
Petersen, Charles William: England and the Danish Naval Strategy in the Seventeenth Century, Maine 1975. Utrykt afhandling i Marinens Bibliotek.
Probst, Niels M.: Van de Velde portrætter af danske orlogsskibe. Marinehistorisk Tidsskrift 1/1981 p. 6-15. Identifikation af skibsportrætterne af FRIDERICH 1649-71, SOPHIA AMALIA 1651-80 og PRINS CHRISTIAN 1651-79.
Probst, Niels M.: Samtidige illustrationer af danske 1600-tals orlogsskibe. Van de Velde tegninger II. Marinehistorisk Tidsskrift 3/1984 p. 9-30. Identifikation af skibsportrætterne af TREFOLDIGHED 1642-76, HANNIBAL 1647-1716, og NORSKE LOVE 1634-66.
Probst, Niels M.: Slaget i Femern Bælt 13. oktober 1644. Samtidige illustrationer af danske 1600-tals orlogsskibe IV. Marinehistorisk Tidsskrift 2/1986 p. 3-18. Historisk-ikonografisk behandling af Van de Veldes gengivelser af slaget.
Probst Niels M. Snarensvend, et orlogsskib fra Christian IV's tid. Marinehistorisk Tidsskrift 1/1987 p. 11-15.
Probst, Niels M.: Hovedskibet Maria 1514-25. Et rekonstruktionsforsøg. Marinehistorisk Tidsskrift 2/1990 p. 3-31. Udover titlen indeholder artiklen en rekonstruktion af ADLER 1566.
Probst Niels M.: Nordisk Søtaktik i 1500- og 1600-tallet – og Slaget i Køge Bugt den 1. juli 1677. Marinehistorisk Tidsskrift 4/1992 p. 3-23. Et opgør med »linietaktik-myten« inden for dansk marinehistorie.
Probst Niels M.: Wasser-Alen. Et hidtil overset Længdemål fra Christian IV's tid. Historisk Tidsskrift Bind 92 Hæfte 2 (1992) p. 288-300. Indeholder, udover definitionen af wasser alen identifikation af tegningen til HUMMEREN 1624-37.
Probst Niels M.: Nordeuropæisk Spanteopslagning i 1500- og 1600-tallet. Belyst udfra danske kilder. Maritim Kontakt XVI p. 6-42. Kbh. 1993. Her fremlægges principperne i spanteopslagning samt identifikation af tegningerne til ARGO 1601-35 og TRE KRONER 1604-24.
Probst Niels M.: The Introduction of Flush-Planked Skin in Northern Europe – and the

Elsinore Wreck. Crossroads in Ancient Shipbuilding, Proceedings of the Sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, p. 143-152. Oxford 1994. Rapport om udgravningen i 1990 af vraget af GIDEON 1584-1617.

Probst Niels M.: Villum Hornbolt, Hoffets og Holmens maler. Marinehistorisk Tidsskrift 4/1994 p. 93-104. Påvisning af Villum Hornbolt som sandsynlig ophavsmand til Gavnomalerierne af FRIDERICH 1649-71 og SOPHIA AMALIA 1651-80.

Tandrup, Leo: Mod Triumf eller tragedie, 1979. Behandler den dansk-svenske magtkamp i perioden 1611-25.

Schultz J.H.: Den danske Marine 1814-1848 II, Kbh. 1932. Grundig gennemgang af især Bremerholms ældre bygningshistorie.

Zettersten, Axel: Svenska Flottans Historia bd. I-II, Sthlm. og Norrtelje 1890 og 1903. Det ultimative værk om perioden 1522-1680, med en forbilledlig disponering af stoffet.

Person- og Skibsregister

Personer og skibe var i dansk tjeneste medmindre andet er angivet. En asterisk ved årstal angiver første gang et skib er nævnt, uden at dets tilkomst i øvrigt kan verificeres. Sider med illustrationer er markeret med kursiv.

Abel, fribytter, 136
Adriansen, Johan, kapt., 207
Aizema, nederl. ges. 144
Akeleje, Enevold Frederik, kapt., 278
Akeleje, Gabriel, kapt., 270
Akilles sv., 235, 245
Alexander 139
Alexandersen, Mogens, kapt., 155
Allard, holl. kobberst. 34, 124, 154
Amaranth sv. 292, 308f
Ankerhielm, se Thiessen
Andersen, Christen, skipp., 149
Andersen, Svend, skibsb., 51, 188
Andromeda sv., 235
Anna, eng. dronn. 74-76, 80, 135
Anna Cathrine, da. dronn. 92
Angelibrandt 99, 100, 106
Angelika 88
Antelope, eng., 275
Apollo sv. 235, 254
Apollo sv. 292
Arche Noa 286, 325
Argo 26, 44, 45, 47, 49, 60, 63-64, 67, 90, 92, 97, 104, 105, 107, 109, 118, 138, 174, 177, 205
Argo Rosa 96, 104, 107, 110, 118, 144
Arken, se Christians Ark
Axinia, russ. prinsesse, 91, 92

Baden-Durlach, da. oberst, 171
Bagge, Mads, kapt., 98, 102, 108, 112, 114, 115
Bagge, Otte, skipp., 95
Ball, Andrew, eng. adm., 275
Barkings 78, 81-84, 86
Balfour, David, skibsbygg. 36, 40, 42, 44, 49, 50, 51, 62, 63, 64, 66-68, 86, 128, 162
Banckers, Adrian, nederl. sbn., 312
Beck, Jacob, kapt., 104, 108, 117, 118
Below, Henrik, 93
Bentsen, Rasmus, skipp. 95
Bergenstierna, sv. kapt., 319
Bernhard af Weimar, hertug, 173
Berns, Albert, 42, 49, 55, 169, 185, 216, 260f, 271
Beuningen, Conrad van, nederl. ges., 282
Beurs lejet holl., 287, 292
Bielke, Henrik, rigsviceadm., 20, 270, 273, 279f, 287, 290, *291*, 292, 294, 296, 300, 305-309, 314-320, 322
Bielke, Jørgen, no. oberst, 300
Bielkenstierna, Hans, sv. adm., 110, 111, 112
Bielkenstierna, Klas, sv. adm. 235, 242, 292ff, 301, 303, 314f
Bild, Niels, 61
Bilde, Anders, lensm., 223f
Bilde, Claus, løjtn., 74, 76
Bilde, Hans, 89
Bilde, Sten, lensm., 83
Bille, Anders, rigsmarsk, 285, 287f, 290, 295
Bjornsen, Jørgen, holmviceadm., 22, 272
Blake, eng. adm., 274, 278
Blom, Otto, art. hist. 132
Blomme, Clemens, kapt., 151
Blaa Due, 74, 82
Blaa Love 76, 79, 84, 87, 88, 89
Blaa Mynde Galej 172
Blå Ormen sv. 113, 115
Blaa Orm 116
Blaa Orm Galej 175
Bockholt, Johan, kapt., 81
Bodley, Thomas, eng. dipl., 72
Bogensen, Anders, skipp., 139
Bolt, Matthias, kapt., 295
Borchardtsen, Rolf, stobem., 56
Boye, Christoffer, kapt., 147
Brahe, Jørgen, gesandt, 170
Brahe, Sten, lensm., 72
Brahe, Tycho, 48
Brams, Johan, kbh. kobm. 209, 211, 213, 220, 226
Brandjagten 57, 84
Brandt, Johan, skibsbygg., 51, 188
Breda nederl., 304
Bredal, Peder, viceadm., 296f, 306, 308f
Brederode nederl., 301, 303ff
Brems, Laurits, kapt., 138,
Brok, Eske, 90
Brokkenhus, Frans, kapt., 112, 138
Brouwer nederl., 229, 233, 245
Brun, Thomas, borgm. 168
Bruun, Hans, kapt., 96, 98, 102, 108
Brun, Henrik, kapt., 270, 272f, 278
Brun, Hertvig, kapt., 71, 76, 79
Bruun, Morits, kapt., 221
Brusvelt, Adrian, nederl.sbn., 304
Bryske, Carl, 90
Byens Love, 1564*, 78
Bülow, Adam, kgl. staldmester, 138
Bülow, Joachim, kapt., 88
Bysen, Claus von, kapt., 150, 154, 158
Bär, sv. major, 311, 319
Bonan sv., 235, 254
Børgesen, Iver, kapt., 274
Baad, Kield, kapt., 74, 76, 78-81, 87, 88, 92, 97
Baahus, Thomas, skipp., 96

Campen nederl., 229, 233, 245
Cantzeler, Hans, kapt., 74, 76, 78, 79
Carl 9., sv. konge, 90, 91, 95, 102, 108, 110, 111, 112, 115
Carl 10. Gustav, sv. konge, 280f, 282, 285, 290, 294, 297-300, 302f, 307, 310ff, 314, 316-319, 323
Carolis, Joris, 25
Carolus sv. 292
Carstens, Johan, kapt., 71
Cesar sv. 292, 301

Chambers Peter, sv. res., 260
Charisius, Jonas, dr., 88, 99
CHARITAS 1599, 19, 88, 92, 95
CHARITAS 1608, 99, 107
CHARITAS 1628, 178, 197
CHARITAS 1657, 292, 294
CHARITAS sv., 235, 254
CHARITAS PATRIÆ 124, 132
Charles, eng. konge, 219, 224
Christensen, Søren, skipp., 169
Christensen, Tyge, kapt., 161, 166, 168f, 174, 176, 179, 200
Christian, udv. prins, 148, 154, 160, 165, 205, 218
CHRISTIAN, borgerskib 141
Christian 2. 17, 121
Christian 4. 15ff, 19, 28, 31, 40f, 44, 47f, 51f, 54ff, 60-67, 71, 77ff, 81, 84, 86ff, 90, 91-95, 97ff, 100ff, 107f, 112, *113*, 115f, 120-124, 126f, 133ff, 137ff, 141, 144f, 148, 150-160, 163f, 166ff, 170f, 175f, 178f, 181-184, 186, 190, 193f, 196ff, 200, 205-208, 210-214, 216ff, 221f, 224ff, 228ff, 232, 234, 238, 240, 242ff, 246, 250f, 253, 256, 258ff, 264, 265-*269*, 271ff, 326f
Christian 5. 276, 282
CHRISTIANS ARK 205f, 213, 266, 279, 286
CHRISTIANSHAVN 205, 208
Christina, sv. dronn., 247, 276, 280
Christina, hertuginde, 79
Christina, Leonora, 177f, 266, 272
Clausen, Christian, kapt., 205f
Clausen, Jacob, kapt., 108, 116
Clausen, Thimand, kapt., 151, 153, 162, 166, 168f, 182
Clerk, Richard, sv. holmadm., 293
Cleyn, Frantz, portrætmaler, 113
Cogge lejet hol., 287, 292, 296
CONCORDIA sv. 110
CONNINCK VAN SWEDEN nederl., 229, 233, 245
Corneliussen, Johan, kapt., 183
Coxe, Owen, sv. viceadm., 318
Cracou, von holl. resid. 209, 220
Crappé, Roland, guvernor 140, 141, 152
Cromwell, Oliver, eng. protector 295, 302
Cunningham, John, se Koning.

Dal, Ove, kapt., 201f
d'Avaux, fransk gesandt, 223
Dannefer, Jacob Nielsen, 299
Dannel, David, kapt., 23, 280
Dam, Claus von, stobem., 56, 192
DANSKE VILDMAND 57, 78
DAVID GALEJ 57, 78-79, 84
DELMENHORST 1633, 51, 188, 205ff, 210, 216, 218, 222, 226, 233, 235, 245, 247, 292
DELMENHORST 1647, 272, 286, 298, 305
DEUTECUM nederl., 317f
Dewenter, Rudolf, 48
DRAGEN 36, 57, 61, 74, 84, 85, 86
DRIJ CROONEN nederl., 233
DRAKEN sv. 235, 245, *248*, 254,
DRAKEN sv. 292, 293, 301, 303f
DRONNINGENS JAGT 57, 84
DUEN 78, 92, 101
DUNKERKEN 101, 102
Durell, sv. res., 287, 290
Durham, Alexander, kapt., 76f, 80, 81, 87
DYBENDAL 213
DYNKERKER GALIOT (Bojert) 270, 272, 286, 295
Daa, Claus, rigsadm., 19, 36, 194, *195*, 202, 205f, 210, 217f
Daa, Herluf, kapt,. 87, 88, 89, 91, 92, 102, 108, 110, 140
Daa, Jørgen, kapt., 98, 103, 108, 109, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 135, 136, 138

Eberstein, Ernst, feltmarsk., 320, 322
EENDRACHT, nederl., 301-304, *305ff*, 314
EGERNET AF HARLINGEN, nederl. prise, 280
Ehrling, Bastian, frisl. skipp., 194
ELEFANTEN 325
ELEFANTEN sv., 292
ELEPHANTEN, ex. MALKEMIGEN 140
Elizabeth, Eng dronn., 58
Elizabeth Augusta, 193
ENGELSKE CHRISTOFFER 80, 81, 84
ENGELSKE GRIB, 80, 85
ENGELSKE JONAS 80, 82, 84
ENGELSKE KITZ 99, 100, 103
Engelsman, Nils, sv. adm. 112
ENHJORNINGEN 66, 102, 106, 107, 118, 137f, 141f
ENHJORNINGEN AF SKIEN, no. def., 233
ENHORN sv., 235, 254
ENIGHED ex. PRINS CHRISTIAN 262
EMANUEL Kbh. def., 235
EMANUEL no. def., 294, 296, 319
Erik af Pommern, 17
Eriksen, Christen, kapt., 143
Eversen, Anders, skipp., 202
Evertsen, Villum, kapt., 176f, 193, 201f, 204, 206, 210, 213

FALKEN sv., 235
FALKEN sv., 292
FALK VON BERGEN 76, 78, 84
FAMA nederl. 252
FAMA lejet holl., 287
FAMA sv. 293
FENIX sv., 235, 245, 254
FENIX sv. 292
FENIX sv. komp., 292
Festersen, Boj, kapt., 201, 207
FIDES 26, *47*, 126, *127*, 128, *129*, 138, 139, 140, 143, 145-148, 151, 166, 169, 177, 182, 188f, 198, 201f, *203*, 205, 207, 210, 214, 235, 245, 247
FIDES sv. ex. da., 254, 292, 312, *313*, 324
FLADLUSEN 217
FLASKEN 57
Fleming, Klas, sv. adm., 234ff, 238, 240f, 244
FLENSBORG 26, 162, 166, 169, 177, 180, 193
Floriszon, Pieter, nederl. adm, 301, 304
FLYGOPP sv., 292
FLYVENDE FISK 162, 166, 174ff, 180f, 196, 198, 201, 207f, 279, 286
FLYVENDE HJORT 197, 201, 206, 235, 252
FLYVENDE HJORT kaper, 287f
Folkersen, Johan, kapt., 193, 207
FORGYLDTE BJORN 273f, 278f
FORGYLDTE FALK lejet holl., 287
FORGYLDTE LOVE 71
FORGYLDTE PAVE lejet holl., 287
FORGYLDTE SKÆL 316
FORGYLDT STOKFISK Kbh. def., 235, 252
FORLOREN SON 103, 107, 108, 252

FORTUNA 57, *58*, 60, 61, 84, 90, 91
FORTUNA, kaper 134
FORTUNA, Ostind. komp.sk. 193
FORTUNA sv., 292
FORTUNA sv. bøjert, 292
FRANCISCUS sv. 113, 116
Francke, Sylvester, kapt., 74
Frederik 2. 47, 54, 57, 59, 71, 130, 257, 264, 326
Frederik 3. 16f, 19, 150, 182, 183, 214, 260, 262, 268-275, 278, 281-288, 290, 299f, 310, 322, 324, 326
Frederik Wilhelm, kurfyrste af Brandenburg, 300, 310, 316
FRIDERICH 26, *27*, 28, *29*, 260, *261*, 271f, 278, 286, 290, 292-*295*, 325
Friis, Albret, 81
Friis, Christen, kansler, 82, 88, 93, 138
Friis, Christen, kansler, 152, 161
Friis, Frederik, kgl. sekr., 140
Friis, Laurits, skipp., 80f
Friis, Jesper, kapt., 212f
Friis, Jørgen rigsr. 85
Fuchs, Felix, støbem., 56, 190f

Gabor, Bethlen, da. hærfører, 170
GABRIEL 1579*, 57, 74, 76, 78, 84, 87,88, 89
GABRIEL 1611* 26, 118, 121, 138, 142f, 146f, 151, 154, 161, 166, 169, 174, 180, 182, 196, 198, 202, 204, 207f, 211, 220
Gabrielsen, Sivert, kapt., 105, 138, 177, 212, 214, 217, 219-222
Gagge, Jørgen, lojtn., 74
GAK MED 235, 252, 272, 299
Gallas, kejs. marsk. 212ff, 241, 243
Galle, Gude, kapt., 143
Galle, Morits, 103
Galt, Peder, adm., 22, 152, 154, 182f, 198, 240, 242f, 246
Galtung, Laurits, kapt., 278, 290
GAMLA FORTUNA sv., 235, 245
GAMLE HJORT 85
Garde H.G., 246
Geer, Louis de, sv. magnat, 228, 241
GEKROONDE LIEFDE, nederl., 233, 245
Gersdorf, Joachim, 18, 271
Gertsen, Cato, kapt., 183, 201
Giertsen, Henrik, holl/sv. vicead., 228f, 231-233, 245, 301
GIDEON 47f, 57, 59, 61, 68, 71, 74-77, 84, 87, 92, 97, 99, 100, 102, 106, 107, 130
GILLEBERT 96
Gioe, Christoffer, 42, 49, 188, 266
Gjedde, Ove, rigsadm., 19, 126, 140, 155, 227, 232ff, 241, 252, 260, 265, 269, 287
Glad, Oluf, kapt., 198, 201f, 204f, 207, 210, 222
Godske, Mogens, kapt., 97, 102
Gordon, William, eng. styrm. 141
Gorresen, Peder, kapt., 220f
GOUDEN LEUW nederl., 314
Grabow, Kon, Joachim, kapt., 161, 168, 174, 182, 202, 209, 214, 222f, 240, 273, 275f
Gregersen, Niels, 98, 99
GRIBEN 26, 139, 142, 146, 151, 161, 164, 166, 169, 180, 196, 200f, 206, 207, 273, 278, 286, 295, 297
GRIPEN sv., 254
GROOTE DOLPHIJN nederl., 229, 233, 245, 247
GROOT VLIESSINGEN, nederl., 233, 245
Grot, Anders von Weissenborch, kapt., 71
Grubbe, Sivert, 87, 88, 90
Gryner, Peder, kapt., 202
GRONLANDSKE BARK 98
GRONLANDSKE KAT 105, 107, 108
GRAA FALK 1583* 57, 76, 80, 82, 85
GRAA FALK 1652* 283, 286, 288, 292, 299
GRAA ULV 190, 224, 233, 235, 252, 266f, 273ff, 278f, 283, 286f, 292, 306, 308, *309*, 316, 318f
Gudonov, Boris, russ. zar, 91
GULLANDS GRIB 61, 84, 86
Gustav 2. Adolf, sv. konge 112, 115, 116, 119, 122, 151f, 155, 157, 176, 178, 181, 193
Guttorm, skipp. 103
Guttorm N, kapt., 98
Gyldenløve, Hans Ulrik, kongens søn, 205, 217ff
Gyldenløve, Ulrik Christian, kongens søn, 297
Gyldenstierne, Axel, no. stath., 72, 93
Gyldenstierne, Henrik, lensm. 61, 74, 76
Gyldenstierne, Knud, no. lensm. 142
Gyldenstierne, Mogens, kapt., 100
Gyldenstierne, Predbjørn, 82
Gyllenstierna, Göran, sv. adm., 104, 119f
GÖTA ARK sv., 235f
GÖTEBORG sv., 235, 245, 247, *249*

Hadeler, Otto von, kapt., 143f
HAFSFRUN sv., 245, 293f
HALFMÅNEN sv. komp., 292
Hall, James, eng. styrm. 95, 96, 98
Hals, Jens, skipp., 82f
HALVE MAEN nederl., 305
Halvorsen, Hagen, skipp., 311
Hammer, Niels, 21, 134, 139, 144, 146ff, 150, 155f, 169, 178
HANEN 1580* 57
HANEN 1591 85
HANNIBAL 33, 34, 258, *259*, 262, 269, 273f, 278f, 283f, 286, 292, 306, *307*, 308, *309*, 314, *315*
HANNIBAL JAGT 286
Hans, hertug, Chr. 4.s broder, 91, 93, 209
Hansen, Otto, 67
Harboe, Niels, kapt., 174
Harboe, Peder, kapt., 201, 208
Harboe, Søren, kapt., 166f, 169
HARDERINNE nederl., 229, 233, 245
HAREN 168, 173-177, 180f, 196, 198, 202
Hartvigsen, Lorens, skipp., 148
HAVHESTEN 26, 140, 143, 147, 151, 154, 161, 169f, 175ff, 183, 196, 198, 201f, 204f, 208, 214, 220f, 223, 235, 245, 247
HECTOR 1593, 61, 81-82, 84, 85, 86, 87, 89, 92, 93, 94
HECTOR (SVENSKE) 1612, 26, 112, 115, 133, 135, 137, 142f, 147, 151, 161, 166, 170, 177
Hellesen, Mats, kapt., 81, 85
HELLIG TREFOLDIGHED koff., 139
Helms, Hans, 221
Helt, Nikolaj, viceadm., 23, 283f, 306, 312ff, 316, 320
Hemmingsen, Jep, skipp., 81, 82?
Henning, Niels, kapt., 178
Henrik, hertug af Braunschweig, 76
Henriksen, Jens, skipper, 141

Henriksen, Lucas, kapt. 166, 169, 176, 222
Henriksson, Tering, sv. major, 312f, 319
HERCULES 61, 83-84, 90
HERCULES sv. 292, 301
HERRINGNÆS 105, 107, 108, 115, 116, 134, 144, 148f
Hess, Henrik, kapt., 152, 176ff
Hess, Marcus, kapt., 176, 201, 208
Hessel, Didrik, toldvisitør, 193
HINDEN 85, 101, 107
HJORTEN 134
HJORTEN GALEJ 181, 204
HJORTEN sv. 292
Holck, Anders, kapt., 96
Holck, Chresten rigsr. 85
Holck, Ditlev, lensm. Kbh., 77
HOLLANDSK FREGAT 220f, 223, 226, 228, 235, 266f, 269
HOLLANDSK GALEJ 221
HOLLANDSKE JOMFRU 78, 82, 84
HOLLANDSK PINAS 106
Holm, Haagen, kapt., 179
Holst, Jørgen, kapt., 94, 108
Holst, Peder, kapt., 92, 93, 97, 103, 108
HOPPET sv., 322
Horn, Gustav, sv. feltmarsk., 227, 244, 255
Hornbolt, Willum, 34
HVIDE BJØRN 235, 252, 273, 278f, 286, 288, 298
HVIDE DUE, 74, 76, 79-81, 83-85, 87, 93
HVIDE FALK 57
HVIDE HUND, kaper, 114
HVIDE LOVE 1621, 147
HVIDE LOVE 1642*, 286, 325
HVIDE ROSE 57, 74-76, 79, 84
Huitfeldt, Arild, rigsr. 85
HUMMEREN 26, 51, *128*, 159, 161, 163f, 169, 173ff, 177-182, 188, 193f, 196, 200, 204f, 207, 210
Hunemeyer, Herman, kapt., 182, 207
Husum, Daniel, kapt., 204, 220
Høg, Erik, kapt., 108, 118
Høg, Jørgen, kapt., 74, 76, 78
HOJENHALD 208, 216, 235, 245, 248, 252, 266, 268, 270, 272f, 278, 295, 306, 310, *311*
Højer, Christoffer, kapt., 220
HOJEREN 57, 85
HÖKEN sv., 254
HAABET 1611, 149
HAABET 1635, 266, 272f, 286, 325
HAABET lejet holl., 287

Ibsen, Peder, skipp., 142
Ibsen, Søren, snedker, 33
Irene, russ. prinsesse, 221
ISAK 57
ISAK SKIB 57
Isbrandtsen, Jacob, kapt., 156, 161, 163, 166, 168f, 183
ISLANDS FISK def., 294, 296
Ivannevitz, Offenasso, russ, ges. 93
Iversen, Christoffer, renteskr., 139, 147

JACOB GALEJ 57, 78, 84
Jacob Skrivers, Margrete, „heks", 77
Jacobsen, Peder, kapt., 103, 104, 117
Jacobsen, Sixt, kapt., 179, 181, 193
Jacques, Albert, kapt., 220
James, konge af Skotl. og Engl. 66, 67, 74-76, 80, 97, 99, 138
Jansen, Claus, skibsb., 130
Jansen, Fit, kapt., 279
Jansen, Jan, kapt., 214, 220
Jansen, Nikolaj, kapt., 278f
Jasmund, Stenzel von, kapt., 201, 205, 207f, 223, 226, 228, 235, 245
Jensen, Christoffer, skipp., 149
Jensen, Jørgen, kapt., 83
Jensen, Oluf 105
Jensen, Otte, kapt., 207
Jesper Vintappers, Anne, „heks", 77
Johansen, Claus, 68
Johansen Blok, Gert, kapt., 109, 118
JOMFRUSVENDEN 235, 252
JONAS 102, 107, 138
JONGE PRINS nederl., 317f
JOSAPHAT 57, 59, 61, 68, 74, 76, 78-82, 84, 86, 87, 107, 110, 130
JOSUA nederl., 301, 304, 312
JOSVA 1579 35, 57, 61, 67, 74-75, 84
JOSVA 1644, Kbh. def., 235
Juel, Børge, kapt., 155, 159ff, 177, 202, 207, 221
Juel, Malthe, kgl. sekr. 200
Juel, Niels, holmad., 22, 283, 287f, 295, 314, 319
JUNGFRUN sv., 235
JUPITER 103, 107, 109, 117, 134, 135, 136, 138, 143, 147, 249
JUPITER sv., 235, 254
JUPITER nederl., 245f, *249*
JUSTITIA 26, 67, 102, 107, 118, 135, 148, 171, 178, 180, 183, 197, 207f, 278, 280f, 286, 292, 309, 325
Juul, Herman, 82
JÄGAREN sv., 235, 245, 254
JÆGEREN 146
Jørgensen, Jens, kapt., 87, 89, 92, 93

Kaiser, Nanning, nederl. ges., 274, 276
KALMAR NYCKEL sv., 254
KARUDSEN 85
KATTAN sv., 235, 245, 254
KATTEN 96, 113, 118
Kemmer, Hans, støbem., 56, 131, 190ff
Kempf, Henrik, 56
Kieldsen, Peder, kapt., 86, 94, 103, 108, 143, 147, 161ff, 169
Kierkel, Niels, kaperkapt., 134
Kierteminde, Peder Jensen, kapt., 321
King, Raymond, eng. reder, 79
Klingenberg, Poul, 23
Knipe, Anthonius, toldforv., 270
Knudsen, Hans, kapt., 201, 207f, 216
Knudsen, Henrik, kapt., 225
Knudsen, Tholle, kapt., 74
Kock, Nikkel, 36, 210, 218ff, 223
Kock, Samuel, eng. kapt., 184
KOEN 57
Koningh, Peter Jansen, kapt., 287, 306, 312, 316, 318f
Kornelissen, Arnt, kapt., 98, 103
Korsør, Niels, skipp. 80
KRABBAN sv. 113
Krabbe, Gregers, da. ges. 219, 221, 224
KRABBEN 116
Krag, Otte, rigsr., 270, 307
KROKODILLEN 1609*, 101, 103, 107, 110, 112, 114
KROKODILLEN GALEJ 1629*, 196
KRONAN sv., 235f, 254, 292, 304, *305*
KRONAN, sv. vrag ved Øland, 70, 131f
KRONEN GALEJ 196, 202, 204f, 207ff, 216, 220
KRONFISKEN 188, 201f, 205, 207f, 211, 216, 224, 235, 245, 247
KRONFISKEN sv. ex. da., 254

Kruse, Cornelis, kapt., 23, 270, 287, 295
Kruse, Enevold, kapt., 142f, 147, 151, 155
Kruse, Gabriel, kapt., 108, 109, 118, 121, 134f, 137, 145, 148, 154ff, 168-172, 177, 180-183, 194f
Kruse, Vibeke, kongens elskerinde, 186
Kurtz, greve, kejserl. ges., 212f
Kwelckmeier, Hartvig, stobem., 56
Kwelckmeier, Borhardt Jensen, stobem., 56, 68ff
KOBENHAVN borgerskib, 141
KOBENHAVN saltkomp., 286ff, 325
Koning (Cunningham), Hans, kapt., 94, 95, 96, 102, 103, 108, 117, 138, 140
Kaas, Niels, Kansler, 71
Kaas, Staller, kapt., 148, 151, 154

Laksmand, Sten Madsen, løjtn., 74, 76
LAMMET 188, 201f, 204f, 210f, 219, 224, 235, 245, 248
LAMMET frisl. skib i da. tj., 194
LAMMET sv., 235, 245, 254
LAMPRENEN sv. 113
LAMPRENEN 26, 116, 141f, 147, 156, 161, 167
LANGE BARK nederl., 233
LANGE HOLLÆNDER 149
Lauritsen, Anders, skipp., 92, 93, 95
Lauritsen, Laurits, kapt., 172
Lennertsen, Claus, kapt.løjtn., 208
Lennertsen, Gillis, kapt., 272f, 306
LEOPARDEN 95, 98, 101, 103, 107, 116, 117, 137, 138, 148, 153
LEOPARDEN sv., 235, 245, 247, 254, 292, 304f
Leonora Christina, prinsesse, 124, 178
Levin, kansler, 182
LIEFDE VAN HORN nedrl., 229, 233, 245
LILLA DELFIN sv., 235, 245, 247
LILLE ENGEL 57, 85
LILLE FORTUNA 57, 74, 76, 78, 84
LILLE JONAS kaper, 114
LILLE KAT 101
LILLE LYKKEPOT 197, 202, 207?, 216
LILLUM PERTIT 88, 89
LILLE RAVN 200
LINDEN 216
Lindenow, Christoffer, holmadm., 22, 52, 258, 260, 266f, 270, 272, 278f, 283f, 287
Lindenow, Godske, holmad. 21, 95, 96, 98, 99, 100, 104, 110, 112, 114, 118, 121
Lindenow, Hans, lensm. 93, 96
LINDORMEN 1606*, 105, 107, 118, 121
LINDORMEN 1626, 128, 130, 166, 170, 174, 179, 182, 187, 193f, 196, 198, 201, 205, 207f, 211f, 214, 219, 221, 228, 235, 245, 247, *248*, 249, 257
LINDORMEN 1654, 262, 280, 283f, 286, 292, 316, 320, 322f, 325
Ludvig, Otto, rhingreve, 180
Lunge, Ove, 82
LYBSKE DAVID 107, 117, 121, 133, 138, 140
LYBSKE VILDMAND 1593* 85
LYBSKE VILDMAND 1610 105, 107
Lydersen, Hans, kapt., 204, 207, 220, 223, 226
Lützen, Peder, kapt., 289
Læsø, Mads, skipp., 149

MAKAKELEN 99, 100, 102, 103, 107, 108, 115, 116, 117
MALKEPIGEN 111, 118, 133, 140
Malmo, Niels, 80, 105
Manley, Nicolaus, kapt., 183, 200f, 209, 224
Mander, Karel van, 34, 276, 323
Manteufel, Karsten, kapt. 98, 99, 101, 102
Marcussen, holl. sbn., 228, 232f, 245
MARIA sv. 292
Marie Eleonora, sv. dronn., 193, 218
MARKATTEN 26, 97, 98, 100, 103, 104, 105, 107, 109, 117, 140, 143, 146f, 150, 154, 159, 161, 164, 166ff, 174, 179, 182f 193, 197f, 200, 205, 209, 214, 218, 220, 224, 226, 233, 235, 245, 248, 279
MARS sv., 235, 292m
Marselis, Leonhard, 42, 49, 55, 185, 216, 260f, 271
Marselis, Selius, 272
Mastertam, Hans, engl. reder, 79
MARSTRANDS GALEJ (PLAG) 172, 175, 205, 207, 209, 216, 220
Matsen, Hans, 49, 61
Matsen, Sten, kapt, 79
Matson, Lars, sv. major, 212
Meier, Hans, 56
Mendoza, Jan, fribytter, 135, 136, 137
MERCURIUS sv., 292, 304, *305*, 312, *313*
MERHONOUR eng., 135
MERKURIUS sv., 235, 254
MERMAN sv., 235, 245
MERWEIB sv., 235
Michelsen, Peter, skibsbygg. 41, 50, 51, 126, 127, 128, 130, 162, 164, 168, 187
Mikael, russ. zar, 134
Mikkelsen, Gotfred, 37
Mikkelsen, Poul, kapt., 207, 213
Mitzlaff, da. hærfører, 170
MJÖLKPIGAN sv. 110, 111
Mone, Alexander de., løjtn., 74
Montague, Edward, eng. adm., 317
Morgan, oberst, 169, 174f, 183f
MORGENSTER nederl. fribytt., 274f
MORGENSTIERNAN sv. komp., 292, 304, *305*
MORIANEN kaper, 114
Morison, Funes, 60-61, 80
Morsing, Peder, kapt., 306
Mortensen, Johan, kapt., 117, 143, 147, 150, 154
Mortensen, Michael. historiker, 54
Mortensen, Mikkel, kapt., 177, 202, 206, 216
Movat, Axel, kapt., 198, 201f, 204, 207f, 211, 226
Movat, Christoffer, kapt., 159-161, 166, 168f, 177f
MOSES 57
Mund, Henrik, kapt., 214
Mund, Pros, adm., 125, 166, 168f, 173f, 176f, 193, 198, 200ff, 204f, 208, 211, 232-235, 238, 240, 244-247
Munk, Chresten, kapt., 74
Munk, Jens, kapt., 106, 108, 115f, 133-138, 141f, 148, 151, 153, 161-164, 166, 169f, 172, 174f
Munk, Kirsten, 154
Munk, Peder, rigsad., 18, 71, 74-77, 97
MUSEN 57, 74-76, 79, 84
Muus, Jørgen, kapt., 76, 78
MYNDEN 168, 175ff, 180, 196, 198, 202
Møller, K., kunstner, 328

Møller, Henrik, 23, 269
Mønbo, Niels, skipp., 81
Mønbo, Oluf, skipp., 93
MÅNEN sv., 235, 254
MÅNEN sv. 292
Maar, Johan, kapt., 174, 182

Nansen, Hans, Kbh. borgm., 299
NASSOV (PRIS) 26, 146, 149, 153, 161, 167ff, 172, 176
NATTERGALEN sv.? 103
Neel, David de, se Dannel
NELDEBLADET 26, 51, 127, 144ff, 148, 151, 156, 158, 161, 169f, 174, 179, 182, 196, 201, 205, 207ff, 219, 222, 233, 235, 245, 247
NELDEBLADET ex. GAK MED 286, 292, 299, 325
NELDEBLADET 1665, ex. TRE KRONER, 187
NEPTUNUS 1599, 88, 89, 93
NEPTUNUS 1644, 228, 235, 245, 247
NEPTUNUS sv., 299
Nielsen, Chresten skipp., 80
Nielsen, Daniel, kapt., 220
Nielsen, Frans, kapt., 213, 216
Nielsen, Laurits, kapt., 221f, 276, 283, 288
Nielsen, Mogens, kgl. købm., 78, 81
Nielsen, Peder, kapt., 110, 138, 140
Nielsen, Peder, skipp., 148
Nielsen, Søren, kgl. skr., 78, 80, 83

Nielsen, søren, skipp., 82
NIEUW GOTTENBURG nederl. 242, 245f
NIEUW VLIESSINGEN nederl., 233, 245
NOA ARK 286, 325
Noll, Anders, kapt., 108, 116
Noll, Thomas, kapt., 105
NORDLANDS GALEJ 179
NORDSTIERNAN sv. komp., 292,296
Normand, Ernst, kgl. „livdreng", 93
Normand, Oluf kapt., 116
Normand, Thomas de la Navete, kapt., 74, 78
Norpratt, oberst, 169
NORSKE DRAGE 104, 107
NORSKE FREGAT 269, 278, 286, 292
NORSKE GALIOT 252
NORSKE HUND GALEJ 286, 297, 325
NORSKE JAGT 1994
NORSKE LOVE 187f, *189*, 205-208, 213, 216, 218, 221, 225, 228, 235, 238, 252, 266, 278f, 283f, 286, 288, *289*, 292, 306, 208, 322, 325
NORSKE LOVE af Chria. no. def., 233
NORSKE LOVE jagt, 235
NORTCOPING nederl., 233
Numesen, Hans, 38
NYA FORTUNA sv., se VESTERVIKS FORTUNA
NYCKELN sv., 235, 254
NÄSVIS sv., 254

Obdam, Jacob Waasener van, nederl. adm., 281f, 284, 301, 303ff, 307f, 310 314-320
Ogier, Charles, fr. gesandt, 126
Olafsson, Jon, isl. bøssesk, 138, 139, 142
OLDENBORG 128, 130, 187f, 194, 196, *199*, 201f, 204-208, 212, 223, 235, 238, 245, 247, *248*, 257
OLDENBORG sv. ex. da., 250, 254, 324
OLLYPHANT, eng. prise, 78-79
Orning, Jørgen, kapt., 158, 161, 166, 174, 183
Orning, Søren, kapt., 306
Ottesen Orning, Erik, holmadm., 22, 189, 205f, 208f, 211-214, 217f, 221, 226, 243
OXEN sv. komp., 292
Oxenstierna, Axel, sv. rigskansler, 122, 152f, 156, 224, 226, 234, 280

PATIENTIA 26, 44f, 48, 50, 124, *125*, 126, 132, 143, 148, 154, 156, 172, 174, 177ff, 205f, 208, 210, 218, 221, 235f, *237*, 238, 243, 245, 247, *249*, 257f
PATIENTIA nederl., 229, 233, 245, 247
PATIENTIA sv. ex. da., 250, 254
PAPEGOJAN sv., 235
PAPEGOJEN 1592*, 78, 81, 83, 84, 86, 87
PAPEGOJEN 1658, 325
Parsberg, Manderup, 88
Pedersen, Chersten, 21
Pedersen, Isak, kapt., 108
Pedersen, Mads, skipp., 148
Pedersen, Poul, kgl. købm. 77-9, 86
PELIKANEN 190, 233, 235, 245, 248, 252, 278-281, 283, 286f, 292, 299, 305
Petersen, Claus, kapt., 118
Petersen, Johan, kapt., 108
Petersen, Robert, skibsb., 49, 62
PERLEN 130, 152, 162
Petersen, Villum, kaperkapt., 114
Pett, Phineas, eng. skibsbygger, 66, 98, 135
Pettersen, Oluf, kaperkapt., 114
Philip 3. spansk konge, 133, 172
PHONIX 228, 252, 273, 278f, 283, 286f, 292, 298, 317, 319
POSTILLIONEN 26, 158, 161, 166, 169, 171, 174, 182, 200, 205f, 208ff, 214, 228, 235
POSTPFERD sv. 245
Povelsen, Claus kapt., 116, 135, 136
Pricker, Ernst, kapt., 158, 161, 168f, 172, 177, 182f, 193
PRINCE ROYAL eng. tredækker, 64, *65*, 66, 96, *97*, 135
PRINS nederl., 229, 233, 245
PRINSBARKEN 57, 84
PRINS CHRISTIAN 262, *263*, 272, 273, 276, *277*, 278, 286, 294, 325
PRINS CHRISTIAN Kbh. def., 235
PRINSENS JAGT 281, 286, 288, 325
Prins, Morits, kapt,. 138, 143, 146f, 148, 151, 155, 161, 170
PRINS WILLEM nederl., 316, 319, 323
Prytz, Staffan, kapt. 71
PONITENS 93, 96, 97, 98, 99, 101, 103, 107, 109

RAADHUIS lejet holl., 287, 292
RAADHUYS VAN HARLEM nederl., 320, 322
Ramel, Henrik, 88
Rantzau, Breide, stath., 18, 75, 85
Rantzau, Ditlev, 168
Rantzau, Frants, stath., 18, 169, 174
Rantzau, Gert, feltmarsk., 118, 120
Rantzau, Henrik, oberst, 275
RAFAEL sv., 235
RAPHAEL 26, 57, 59, 61, 74, 76, 78-80, 83-4, 87, 90, 92, 97f, 100, 103, 106f, 109, 116f, 121, 130, 144f, 148, 150f, 158, 177, 180, 182f, 196, 201f, 204-210, 214, 219, 257
Rasmussen, Frank Allan, historiker, 44
Rasmussen, Laurits, skipp., 176
Rasmussen, Poul kaperkapt., 114
RAVNEN GALEJ 177

Recompens 26, 34, *35*, 45, 67, 123, *124*, 125, 134, 205
Reedtz, Peder, 23, 274
Regina sv., 235, 245, 247, *249*, 254
Reinertsen, Claus, kapt., 147
Reinholdtsen, Jacob, kapt., 94
Rekompens sv. 235, 254
Rhi, Johan de la, kapt., 74
Ribe Kreier koff., 223
Richardsen, Karsten, kapt., 96, 98, 103
Robbins, James sen. skibsbygg., 52, 186, 258f, 262
Robbins, James jun. skibsbygg., 52, 262
Rodsten, Marquor, kapt., 287f, 290, 314, 320, 322
Roen, Francois, støbem., 56, 264
Roersjagten 85
Rolands Esping 85
Roos, Christen, skipp., 99
Rosen sv., 305
Rosen Galej 197, 201, 204f, 207, 209, 212, 226, 252
Rosenkrantz, Erik, ges., 274
Rosenkrantz, Holger, kapt., 138, 172, 177, 193ff, 201f, 204
Rosenkrantz, Jørgen, rigsråd, 71
Rosenkrantz, Niels, kapt., 108, 140, 150, 155, 158
Rostock, Hans, kapt., 74, 76
Rostrup, Jacob, da. sørøver, 81
Rote Gantz Kbh. def., 235
Rotterdam nederl., 304, *305*
Rud, Mette, 61
Ruyter, Michael de, nederl. adm., 22, 316-322, *323*, 324
Ryning, Erik, sv. adm., 253-256
Rytter, Jørgen, kapt., 273
Röda Lejon sv. 110, da. 112
Røde Love 1596, 85, 88, 95, 96, 98, 99, 100, 103, 107, 108, 115, 116
Rode Love 1621, 147
Rode Love 1622, 26, 130, 148
Raabukken 88

Salomon Galej 57, 78-79, 84
Salvator sv., 235, 292
Samson 57, 61, 74, 84, 86
Samson Galej 193, 204f, 207, 209, 211, 233, 235, 258
Samson no. def., 292, 296
Samson sv., 110,
Samson sv., 235, 254
Samson sv., 292
Samson sv. komp., 292
Samuel eng. skib i da. tj. 184
St. Anna 26, 66, 99, 100, 102, 107, 118, 148, 151, 179, 205, 257
St. Anna af Skien, no. def., 273
St. Catarina af Skien no. def., 233, 270, 273
St. Hans 208
St. Jacob Kbh. def., 235, 252
St. Jacob 1645, 268
St. Jacob sv., 235
St. Johannes sv. prise, 299, 306, 308, 312, 316
St. Jørgen 279, 286, 292, 296
St. Maarten nederl., 229, 233, 245
St. Maria 286
St. Mattheus nederl., 229, 233, 245
St. Michael 1581, 57, 71, 74, 79, 84, 85, 87, 88, 89, 98, 107, 109, 114
St. Michael 1646, 266, 286
St. Mikael sv., 235, 254
St. Oluf 57-58
St. Oluf Galej 172, 183, 198, 207
St. Peder 1602* 94, 107
St. Peder 1611, 112, 117, 121, 138, 139
St. Peder Nyborg def., 235, 252, 256
St. Peder Galej 172, 207, 213, 226, 252
St. Peder Galiot 286, 316, 325
St. Peder holl. prise, 270
St. Sophia 30, 50, 125, 126, 131, 132, 188, 192, 194, 196f, 202, 205, 207, 221, 233, 235f, 238, 252, 257
St. Sophia af Tonsberg no. def., 233, 241, 246
Santa Teresa, portugisisk, *215*
Sax, Hartvig, kapt., 174, 183
Scepter sv. 235f, 238, 254
Schack, Hans, feltmarsk., 320ff
Schwartzenberg, ostr. greve, 173.
Sehested, Chresten Thomesen, stath., 224f, 261, 265
Sehested, Hannibal, no. stath., 49, 52, 219, 222, 228, 259, 269, 272
Sehested, Mogens, lensm., 182
Sem, Johan, kapt., 134, 135, 138
Sigismund, polsk konge, 151, 180
Simensen de Lange, Hans, kapt., 74, 76, 78, 82, 83, 85, 87, 92, 97, 103
Simensen, Reinhold, 92
Sinclair, Daniel, skibsbygg., 50f, 124f, 130, 155, 181, 187
Skeel, Albert, rigsadm., 18, 88, 143ff
Skieldtudsen 182, 194
Skien Galej 202, 205, 207
Skinkel, Niels, kapt., 74, 76, 79
Skotske Love 79-80
Smalfeldt, Bartholomæus, kapt., 105
Schmidt, sv. major, 311
Smith, Richardt, kapt., 221
Småland sv. komp., 292
Smålands Lejon sv., 235, 245, *248*, 254
Snakenberg, Jacob, sv. adm., 103
Snarensvend 210, 216, 218ff, 223, 226, 278, 283, 286, 288, 299
Some, Christer, sv. kommand. 112
Sophia Amalia 258, 262, *263*, 272ff, *275*, 278, 280, 286, 294ff, *297*, 325
Sophie, enkedr. 79, 90
Sorte Bjørn 235, 252, 266, 278, 286, 292, 296, 298, 317, 325
Sorte Hund 107, 108, 115, 116
Sorte Hund Galiot 286, 295, 325
Sorte Rytter 1610*, 106
Sorte Rytter 1620, 26, 128, 145-148, 154, 158, 166, 168
Sorte Rytter 1636, 51, 189, *190*, 209, 212, 220ff, 228, 235, 252, 278f, 281f, *283*, 286, 288, 316, 320, 325
Sparre, Jens, hofjunker, 93
Sparfven sv. kaper, 288
Speck, Tönnes, sv. major, 294, 314
Spes 26, 67, 117, 135, 138, 139, 143, 145, 174, 182f, 193, 196, 205, 207, 218f, 266, 269, 274, 276, 278ff, 281, 286, 292, 312, 312, 320, 322
Spes galiot 286, 292, 325
Spiljagten 286
Spition, Villum Petersen, kapt., 118
Spurven 105
Stanger, Johan, kapt., 108
Stavanger Galej 196
Stavoren nederl. 282, 300, *301*
Stensen, Knud, kapt., 201f, 208, 212
Stjernen 98, 105, 106, 107, 110, 112
Stockholm sv., 235, 254
Stockholm sv. komp., 289
Stolt, Hans, skipp. 82

STORE KAT 99, 101
STORE LYKKEPOT 31, 194, 197, 200, 202, 204, 207?, 214, 252, 278f, 286
STORMARN 51, 189f, 235, 238, 245, 247
Strussflycht, sv. major, 282, 304
STUMPEDE DORTE 217
Stygge, Enevold, kapt., 108, 114, 116, 138
Sukkerbager, Hans, rådm. 78
SUNDER ROER nederl., 308f, 317
SUMMA SUMMARUM 112
SVALEN 57
SVAN sv., 235, 245, 247, 254, 292, 313
Svane, Hans, biskop, 260
SVANEN 1590*, 84
SVANEN 1624, 26, 34, 127, 128, 158, 161, 167, 169f, 174, 182f, 196, 200f, 204f, 207, 219f, 235, 252, 258, 266f
SVANEN ex. HANNIBAL 259, 314, *315*, 319, 325
SVARTA HUNDEN sv. 110
SVARTA HUND sv. bøjert 293, 322
SWARTE ARENT nederl., 229, 233, 245, 247, *249*, 250.
SWARTE RAWE nederl., 229, 233, 245
Svendsen, Bent, skipp., 147
Svendsen Malmø, Niels, 21
SVENSKE FORTUN 266
SVENSKE JONAS 112
SVENSKE GRIB 288, 292, 298
SVENSKE LAM 288, 292, 296, 298
SVENSKE LOVE 1611, 112
SVENSKE LØVE 1657, 288, 292, 296, 298
SVENSKE SVANE, ex SVAN, 313, 316, 319
Svensson, Anders, sv. agent, 40, 152, 158
SVÄRDET sv., 235, 254, 292
SÆLHUNDEN 1625, 162, 166, 172, 176f, 180f, 201
SÆLHUNDEN 1657*, 288, 294, 298
SØBLADET 273f, 278, 281, 283f, 286, 289
SØNDERUP GALEJ 172
Søntags, Kirsten, „heks", 77
Sørensen, Hans, kapt., 183
Sørensen, Peder, skipp., 80
Sørensen Samsing, Rasmus, 25
Sørensen, Steffen, kapt., 108, 116, 169

Tejste, Joen, kapt., 74, 76
Tejste, Trund, kapt., 204, 207
Tellier, Wilhelm, eng. skipp. 88, 95
Terkelsen, Hans, kapt., 172
Terlon, fr. ges., 303
Thiessen, Maarten, nederl. ad., 228-234, 241, 243-247, 250ff
Thomesen, Christen, ges. 170
TIGERN sv., 235
Tilly, kejserl. feltmarsk., 150, 157, 160, 167, 171
TO LØVER 51, 188, 201f, 205, 209f, 211, 214, 219, 222, 235, 245, 247
Torstensson, Lennart, sv. feltmarsk., 226, 227f, 233, 240f, 243f, 250f
Tregaard, Jacob, kapt., 74, 76, 78-79, 82, 83, 85, 88
TREFOLDIGHED 42, 48, 52, 185f, *187*, 228ff, *231*, 232, 235f, 240, *241*, 243, 252, 260, 265f, 269, 274, 278f, 283, 285f, 290, 292, 295, 306, *307*, 308, *309*, 314ff, 319f, 325
TRE KRONER 1604, 49, 60, 64, *65*, 66f, 96, 107, 126, 262, 328
TRE KRONER 1632, 187, 205, 207f, 233, 235, 252, 278f, 286, 292, 322, 325
TRE KRONER JAGT 172, 183, 197
TRE KRONOR sv. 110, 245, 254
TRE LEJON sv. ex da., 188, 254, 281
TRE LOVER 1631, 51, 188f, 200ff, 205-208, 210
TRE LØVER 1642, 51, 188, *189*, 190, 228, 235, 245, 247, 249, 257
TRE LØVER 1657, 52, 262f, 286, 290, 292, 296, 306, *307*, 308, *309*, 314, 320, 325
Trolle, Børge, holmad., 21, 61-62, 71-72, 82, 87
Trolle, Niels, rigsviceadm., 20, 253f, 260, 265, 269f
Tromp, Cornelis, nederl. adm., 281f, 284, 287
Tromp, Marten, nederl. adm., 274, 276, 278f
TROST 26, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 99, 100, 103, 107, 118, 121, 147, 150, 154, 159, 161, 168f, 176f, 180, 183, 193f, 196, 205, 207, 220
TU LEJON sv. ex. da., 254
TURTELDUEN 95, 105, 107, 108, 115, 116
TONSBERG GALEJ 196
Uggla, Klas, sv. adm., 296, 309, 318
UGGLAN sv. bøjert 293
Ulfeldt, Corfits, rigshofm., 18, 23, 36, 52, 210, 216, 217ff, 224, 226, 260, 265-268, 270-272
Ulfeldt, Eiler, res. i Madrid, 222f
Ulfeldt, Jacob, kansler, 99, 133, 172, 182
Ulfeldt, Jørgen, kapt., 147f, 151f, 155, 158-167, 169
Ulfeldt, Korfits, kapt., 204f, 209, 211, 214, 219, 221, 245, 247
Ulfeldt, Mogens, rigsadmiral, 18, 87, 92, 97, 100-105, 109ff, 118-121, 134
Ulfsparre, Åke, sv. adm., 235
Ulrik, hertug, kongens broder, 154
Ulrik, hertug, kongens søn, 180, 182, 193
UGLEN 85
UNGE HJORT 76, 78, 80, 84
UNGE ULV Kbh. def., 235
Urne, Claus, kapt. 82
Urne, Erik, kapt., 88, 102, 108, 109, 110, 117, 144f

Vagebond, Johan Didriksen, kapt., 118
WAGH nederl., 308f
WAPEN VAN ENCKHUYSEN nederl., 316, 319
WAPEN VAN MONICKENDAM nederl., 316, 319
Val, Jacob de, kapt., 105
Valdemar Christian, kongens søn, 221, 223f
Valkendorf, Christoffer, stath., 18, 62, 71, 76, 81, 86, 87
Wallenstein, lig. feltmarsk., 160, 163, 167, 170-173, 178, 181, 184, 187
Valstrup, Henning, kapt., 88, 97
Vandel, Bagge, nav. lærer, 25, 270, 272f
VANDHUNDEN Ostind. komp.sk., 148
WAPEN VAN MEDENBLICK nederl., 233, 245
Varberg, Oluf, skipp., 99
Wedel, Peder, 83
Veile, Peder, kapt., 74, 76, 78, 81, 86, 87, 88, 89
Weinkauf, Claus, 67

Velde, Willem van de, 199, 203, 215f, 274, 276, 282, 288, 295, 300, 302, 304, 306ff, 310, 312, 314
VERGULTE POSTHORN nederl., 233, 245
VERGULTE SWAN nederl., 229f, 233, 245
Verhaff, Jan, nederl. sbn., 314
VESTERVIK sv., 235
VÄSTERVIK sv. 292, 313
VESTERVIKS FORTUNA sv., 235, 245, 247, 254
VESTGÖTA LEJON sv., 235, 254
White, Marcus, kapt., 216-219, 221, 224
Vibe, Peder, res. i Sthlm., 218, 222, 224, 226, 270
VICTOR 26, 62, 87f, 90ff, 94, 97, 99, 100, 102, 107, 110, 114f, 117, 121f, 133, 135, 136, 138, 148, 150, 154, 169, 171, 177, 180f, 197
VICTORIA 260f, 269, 274, 278, 280f, 286, 292, 322, 325
VICTORIA sv., 301f, *303*, 304, 315
WILDMANDEN 325
VILDSVINET galej 177, 201
Villum, murermester, 206
Villumsen, Laurids, skipp., 94
Villumsen Rosenvinge, Sten, holmad. 21, 22, 108, 118, 139, 146f, 160ff, 164, 166
Villumsen, Valter, eng. reder, 79
Vind, Henrik, kapt., 21, 138, 140, 142f, 146-149, 155, 159ff, 166, 169ff, 173ff, 177-183, 193, 195, 200f
Vind, Jørgen, rigsadmiral, 19, 125, 140, 150, 218, 225ff, 238, *239*, 240
Winter, Henrik, kapt., 145, 158
WISMAR sv. 292, 303
With, Witte de, nederl. adm., 251, 253-256, 279, 282, 301, 303, 307
Witt, Johan de, nederl. storpens., 300
WITTE ENGEL nederl., 229, 233, 245
Wladislaw 4. polsk konge, 210
Wrangel, Gustav, sv. adm., 301, 314-318
Wrangel, K.G., sv. adm., 242, 244-247, 250, 253f, 278, 280f, 290, 295ff, 299, 300-303, 305, 307, 312ff, 318
Vognsen, Erik, holmad., 20, 21, 75
Vognsen, Jens, kapt., 151, 154
Vognsen, Ove, kapt., 78
Vognsen, Vogn, kapt., 152, 154, 156
Vorm, Knud, smedeskr., 36
Vrager, Peder, skipp., 81
Wolf Entfelder, Hans, støbem. 55, 56, 69-70, 131
WOLGASTISK PINAS 183
WOLHER IN GOTTES NAMEN 36, 57f, 61
WOLHERS ESPING 85
Vorm, Knud, 37
Wov, Werner von, kapt., 201
Würger, Heinrich, 52, 262
VÄKTAREN sv. galiot, 322

ZEERIDDER nederl., 312, *313*

ÄLFSBORGS ÄNGEL sv. 113, 116
ÄPPLET sv., 254

ØRESUND komp. skib 140
ØRNEN 96, 107
ØRNEN GALEJ 208, 235, 252, 270
ÖRNEN 1644, sv. ex da., 190, 254, 292

AARHUS JAGT 57, 84

Marinehistorisk skriftrække

1. *Jørgen H. Barfod*: Slaget i Køge Bugt den 1. juni 1677 (1952). Udsolgt*.
2. *R. Steen Steensen*: Vore torpedobåde gennem 75 år (1953). Udsolgt.
3. *Georg Nørregaard*: Fregatten Falster ved Marokko 1753 (1956). 25/17 kr.
4. *Gunnar Olsen, Erik Harremose, G. Hønnes de Lichtenberg og R. Steen Steensen*: De danske stræder og Øresundstolden (1958). 30/20 kr.
5. *R. Steen Steensen*: Vore undervandsbåde gennem 50 år 1909-59 (1960). Udsolgt
6. *R. Steen Steensen*: Orlogsmuseet (1961). 15/10 kr. Udsolgt.
7. *Jørgen H. Barfod*: Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-99 (1963). 60/20 kr.
8. *G. Hønnes de Lichtenberg*: Larssen fra 64 (1964). 30/20 kr.
9. *R. Steen Steensen*: Fregatten Jylland (1965). Udsolgt.
10. *R. Steen Steensen*: Vore panserskibe 1863-1943 (1968). Udsolgt.
11. *R. Steen Steensen*: Vore krydsere (1971). 80/60 Kr. Næsten udsolgt.
12. *Hans Chr. Bjerg*: Dansk Marinehistorisk Bibliografi 1500-1975 (1975). Udsolgt.
13. *M. Winge*: Søetatens Syge- og Kvæsthuse (1976). Udsolgt.
14. *Jørgen H. Barfod*: Niels Juel. A Danish Admiral of the 17th Century (1977). 48/20 kr.
15. *Hans Garde & Hans Chr. Bjerg*: Torpedobåde gennem 100 år. Det danske torpedobådsvåben 1879-1979 (1979). Udsolgt.
16. *Ole L. Frantzen*: Truslen fra Øst. Dansk-norsk flådepolitik 1769-1807 (1980). 96/65 kr.
17. Fregattens Bellonas togt til Sydamerika 1840-41. Skibslægen J.H. Lorcks dagbog (1980). 69/20 kr. 18. *Hanne Andersen*: Nyboder - et københavnsk miljø, med dets afspejling i litteraturen (1981). 40/30 kr.
19. *Hans Chr. Bjerg* (udg.): Lex Rechnitzer. optegnelser af viceadmiral H. Wenck, kontreadmiral H. Rechnitzer og kommandør A.G. Topsøe-Jensen om tilblivelsen af Lov om Søværnet 1932 (1985). 102/68 kr.
20. *Hans Chr. Bjerg, H.C. Dahlerup Koch og P.B. Nielsen*: Ubåde gennem 75 år. Det danske ubådsvæsen 1909-84 (1984). 50 kr.
21. *Ole L. Frantzen* (red.): Linieskibet Holsten 1772-1814. En kulturhistorisk studie af et dansk orlogsskib (1988). 158 kr.
22. *Jørgen H. Barfod*: Flådens fødsel (1990). 250/200 kr.
23. *Per Wessel-Tolvig* (red.): Flådens oprør (1993). 100 kr.
24. *Poul Erik Pedersen*: Signalering til søs (1995). Flagsignaler i den danske orlogsflåde i perioden 1720-1800. 180/140 kr.
25. *Jørgen H. Barfod*: Christian 3.s flåde (1995). 250/220 kr.

* Et genoptryk er udarbejdet af Køge marineforening og kan købes af selskabet for 20/15 kr.

Skriftrækken forhandles af Nyboders Boghandel og Marinehistorisk Selskab/Orlogsmuseets Venner. Dog er nr. 25 og nærværende skrift tillige i kommission hos Gyldendal.

ISBN 87-00-28586-2

Marinehistorisk Selskab