

## Flåtemakt mot sjørøvari

*Utsending av orlogseskadrar mot sjørøvarar, kaperar og fribyttarar under Christian IV (1588–1648)*

**Marie Nystuen Berger**

*Masteroppgåve i historie*

*HIS 3900 – juni 2016*





Framsida viser maleriet «Christian IV på Trefoldigheden» (1864–1866), veggmaleri utført i olje på tørr puss i Roskilde Domkirke av Wilhelm Marstrand. Maleriet skal vise kongen på skipet *Trefoldigheden* under slaget ved Kolberger Heide i 1644. Fotografi henta frå Wikimedia Commons, lagt inn av Bruger:Villy Fink Isaksen.

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=6741268>



# Takk!

Det er mange eg ønskjer å takke for at denne avhandlinga har sett dagens lys. Utan uvurderleg hjelp frå fleire hald hadde utfordringane eg har hatt vore vanskelege å løyse.

Ein særskilt stor takk til min fantastiske rettleiar Rune Blix Hagen, som har drive arbeidet mitt vidare når eg har stått fast, oppmuntra meg og gitt gode tilbakemeldingar på tallause utkast.

Takk til Utdanningsfondet ved Fakultet for humaniora, samfunnsvitskap og lærarutdanning for utdanningsstipend og HIFOs reisestipend for økonomisk støtte til å utføre arkivreiser. Ved Riksarkivet i Oslo fekk eg uvurderleg hjelp av førstearkivar Tor Ragnar Weidling til å finne fram i arkivet og til dokument eg kunne ha nytte av. Hadde det ikkje vore for han, hadde eg ikkje fått tilgang til det fysiske arkivmaterialet, noko som eg er sikker på har hatt betydning for arbeidet med dokumenta i ettertid. Ved Rigsarkivet i København vart eg møtt av ein triveleg resepsjonist som hjelpte meg til å skjønne mikrofilmmaskina og til å ta kopi av dei dokumenta eg fann. På trass av alle dokumenta eg tok kopi av, så slapp eg på grunn av han å betale for desse. Takk også til arkivar Tyge Krogh for hjelp til å finne fram i arkivet sitt seddelregistratur og for at han tok seg tid til å prate med meg og vise meg rundt på arkivet. På arkivreisa til København fekk eg treffe museumsinspektør og forskar Jakob Seerup som arbeider ved Nationalmuseet i København. Han kom med nyttige tips og vinklingar til temaet som eg har hatt stor nytte av.

Takk til medlemmane i forskingsgruppa Creating the New North som har hatt trua på avhandlinga og arbeidet mitt gjennom desse to åra, og komme med innspel til arbeidet og søkt om økonomisk støtte til meg. I tillegg har medstudentane mine på lesesalen komme med gode kommentarar og tilbakemeldingar, og skapt eit sosialt miljø med humor og varme som eg kjem til å sakne.

Til slutt vil eg takke familie og venner for tolmodet dei har vist, særleg i innspurten. Ein særskilt takk til Ole Nicolaysen og Lovisa Bergmann for ei siste lesing av korrektur på avhandlinga. Sist men ikkje minst, takk til Einar, kjærasten min, som har støtta meg og hatt trua på meg dei gongene eg har kjent tyngda av avhandlinga på skuldrene, og som har teke seg av meg i innspurten.

# Forkortingar

DBL = *Dansk biografisk leksikon*

DRA = Rigsarkivet i København (Danske Rigsarkiv)

IKAT = Interkommunalt arkiv Troms

KBB = *Kancelliets Brevbøger*

NRA = Riksarkivet i Oslo (Norske Riksarkiv)

NRR = *Norske Rigs-Registranter*

OED = *Oxford English Dictionary*

SNL = *Store norske leksikon*

VOC = Vereenigde Oostindische Compagnie

# Innhald

Takk! .....	i
Forkortingar.....	ii
Innhald.....	iii
1 Innleiing .....	1
1.1 Tema, avgrensing og problemstilling .....	1
1.1.1 Problemstilling .....	2
1.2 Forskingsfronten.....	2
1.3 Kjeldematerialet.....	5
1.4 Kvalitativ metode og nærlesing .....	7
1.5 Struktur på avhandlinga.....	9
2 Omgrep, definisjonar og avgrensingar .....	10
2.1 Danmark-Noreg si utstrekning og knutepunkt for handel.....	10
2.2 Kongens strømme: «Østersøen», «Vestersøen» og «Nordsøen».....	11
2.3 Pirat og sjørøvar.....	13
2.4 Kaper .....	14
2.5 Fribyttar .....	15
2.6 Flytande grenser. Definisjonsmakt.....	16
2.6.1 Dunkerkarar.....	17
2.6.2 Tyrkarar frå Barbariet.....	18
2.7 Bruk av omgrep i avhandlinga.....	20
3 Danmark-Noreg i det europeiske maktspelet på 1600-talet .....	21
3.1 Krig og konflikt i ei ekspansjonstid.....	21
3.1.1 Krig og konflikt i Europa .....	23
3.1.2 Krig og konflikt i Norden.....	25
3.2 Christian IVs tid.....	28
3.2.1 Relasjonar mellom Danmark-Noreg, Norden og Europa.....	29

3.2.2	Oppbygginga av den dansk-norske flåten .....	31
3.3	Skipsfart og handel .....	33
3.3.1	Internasjonal handel i nord .....	34
3.3.2	Privilegiehandelen i Nord-Noreg .....	37
3.4	Oppsummering .....	39
4	Sjørøvarpatruljer og fribyttarar 1588–1618 .....	41
4.1	Tidleg utsending av eskadrar .....	41
4.2	Philippus Defos sine herjingar i 1602.....	44
4.2.1	Rettssaka i København .....	45
4.2.2	Klagebrevet frå borgarane i Bergen .....	50
4.2.3	Konklusjon om Defos.....	52
4.3	Kalmarkrigen og påfølgjande eskadretokt.....	53
4.3.1	Jørgen Daa sin ekspedisjon etter Älvsborgs fall i 1612 .....	55
4.3.2	Orknøyske fribyttarar 1612 .....	56
4.3.3	James Gentleman på Island i 1614 .....	60
4.3.4	Jan Mandaus i Nord-Noreg 1615 .....	61
4.3.5	Det resultatlause sjørøvertoktet i 1616.....	68
4.4	Oppsummering .....	69
5	Krigstider, fribyttari og kaperfart i Nord-Europa 1618–1648.....	71
5.1	Sjørøvarpatruljer under første del av trettiårskrigen.....	71
5.2	Keisarkrigen 1625–1629 og auke i fribyttari.....	76
5.3	Tyrkiske korsarar på Island i 1627 .....	78
5.4	Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet .....	83
5.5	Oppsummering .....	94
6	Konklusjon .....	96
6.1	Sjørøvarpatruljer og fribyttarar 1588–1618.....	96
6.2	Krigstider, fribyttari og kaperfart i Nord-Europa 1618–1648 .....	99



6.3	Kva var omfanget og betydninga til marinetokta? .....	103
6.4	Avsluttande kommentarar.....	107
	Vedlegg 1 – Viktige personar i statsstyret i ulike land.....	109
	Vedlegg 2 – Oversikt over sjørøvareskadrar .....	113
	Kjeldeliste.....	130
	Utrykte kjelder.....	130
	Trykte (og digitaliserte) kjelder.....	130
	Litteratur .....	134
	Nettressursar .....	143



# 1 Innleiing

## 1.1 Tema, avgrensing og problemstilling

Danmark-Noreg var ein stor sjøfartsnasjon tidleg på 1600-talet, men ein høyrer likevel ikkje mykje om sjørøvarar og kva tyding dei hadde for handel, sjøfart og marine i denne perioden. Havet var ein viktig ressurs og ei transportåre for menneska i tidleg nytid. Maktpolitikk og storpolitikk i Europa handla om retten til havområde og rett til jurisdiksjon og råderett over desse. Diplomati og utvikling av militær sjømakt er viktige stikkord for perioden, då krigføring til sjøs endra karakter i løpet av 1600-talet. Dei store sjømaktene sette havet sentralt i arbeidet med imperiebygging som tok til på denne tida. Midt oppe i dette hamnar sjørøvarar, kaperar og fribyttarar som brikker i utnyttinga av havet som ressurs. For pirat- og kaperverksemd var perioden også formativ fordi ein i løpet av perioden kom til å definere klarare skille mellom dei. Ved overgangen frå 1500- til 1600-talet ikkje hadde kontroll på kva som var sjørøvari, kva som var kaperverksemd, kva som var fribyttari og kva som kunne kjenneteiknast som aggressiv handelsverksemd, då desse forskjellige formene eksisterte ved sida av kvarandre. I tillegg var det vanskeleg å avgjera om eit land var i krig eller fred.<sup>1</sup>

Kong Christian IV (1577–1648) sin flåte var bindeleddet mellom dei ulike delane av oldenborgmonarkiet. I krigstid skulle flåten sørgje for å halde fast på sjøherredømmet, slik at ikkje framande makter kunne setje i land hærstyrkar, halde forsyningsrutene opne til eige styrker og folk, samt blokkere fienden sine forsyningslinjer. I fredstid var flåten sine viktigaste oppgåver å beskytte handel og sjøfart mot sjørøvarar og fribyttarar. Dei vart sett på som ein alvorleg trussel mot både den danskdominerte fyrstestaten og internasjonal sjøfart. Verkeområde for den dansk-norske marinen var «Rigets Strømme» som omfatta «Østersøen» - *Dominium maris Baltici*, «Vestersøen» og «Nordsøen» - *Dominium maris Septentrionalis*. På grunnlag av Øresundstollen var kongen i større grad forplikta til å halde «Østersøen» fritt for sjørøvarar. Mot slutten av 1500-talet ser det ut til at flåten har fått kontroll med sjørøvarverksemda i dette området, medan det i «Vestersøen» og «Nordsøen» framleis var stor sjørøvaraktivitet.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Earle 2004: 21.

<sup>2</sup> Probst 1996: 13–15.

### 1.1.1 Problemstilling

Denne avhandlinga tek sikte på å *undersøke omfang og betydning av marinetokt mot sjørøvarar, kaperar og fribyttarar i dansk-norske havområde*. Avhandlinga tek utgangspunkt i å kartlegge og registrere omfanget av konkrete patruljeoppdrag for å sjå om dei kan seie noko om valdsutøving på havet. I tillegg vert tilfelle av sjørøvarar og kaperar som ikkje vart fanga opp av marinen sine eskadrar diskutert for å gje eit bilete på kven sjørøvarane og kaperane var og kva dansk-norske farvatn hadde å by på av bytte. For å kunne svare på denne hovudproblemstillinga er det ein del andre problemområde ein treng å belyse. Aktuelle underproblemstillingar er:

- Kven var sjørøvarane og kaperane? Kor kom dei frå?
- Kva attraktive handelsruter og handelsskip var til stades i dansk-norske farvatn?
- Korleis handterte styresmaktene sjørøvarverksemda? Korleis var kaperverksemda regulert?
- Kva utfordringar hadde den dansk-norske marinen i møte med sjørøvarane, og korleis løyste dei desse?

Christian IV si tid som konge er valt som ramme for avhandlinga på bakgrunn av prosessane som leidde til framveksten av eit organisert kapersystem, kongen sin interesse for havområda og utviklinga av ein spesialisert marine. Christian IV var ein imperiebygger som brukte mykje tid og middel på å bygge ut sjøforsvaret gjennom fleire store prosjekt. Dette vart gjort mellom anna for å møte trusselen sjørøvarar og kaperar utgjorde på havet i perioden. Eg har valt å inkludere både formynderstyret (1588–1596) og hans eiga regjeringstid (1596–1648) for å gje eit litt vidare blick på tida han regjerte innafor.

## 1.2 Forskingsfronten

I løpet av 2000-talet har pirat- og kaperverksemd vorte eit populært forskingsområde. Dette har komme som ei følgje av popularisering i underhaldningsindustrien og ei oppblomstring av moderne piratverksemd som ein ny trussel mot verdshandelen. Det meste av forskinga er gjort på havområde der ein veit det har vore mykje aktivitet. Særleg har «the Golden Age of Piracy» frå om lag 1690–1730 vore sett i søkelyset. I det siste har fleire forskarar interessert seg for Europa og europeiske farvatn, og det har komme ei rekke nye og gode verk knytt opp mot både pirat- og kaperverksemd i tillegg til handel og maritim krigføring. Det har vorte

skrive ei rekke oversiktsverk over piratverksemd i historia. Nokre av dei nyare tek for seg eit stort tidsspenn, og rommar historier om piratverksemd frå antikken og fram til i dag.

Historikar og undervatnsarkeolog Angus Konstam har skrive eit slikt oversiktsverk, *Piracy: The Complete History*. På same måte har historikar Peter Earle skildra *The Pirate Wars*, og sett grundigare på korleis myndighetene og andre kjempa mot piratane. I 1995 gav Jan Rogoziński ut ein piratencyklopedi som av førsteamanuensis C. R. Pennell vert karakterisert som eit makkverk som hadde vorte skrive i all hast. Bibliografien var upåliteleg, forfattaren siterte ikkje alltid kjeldene til dei ulike oppføringane, og sjølve oppføringane var fulle av faktafeil.<sup>3</sup> Eg har difor valt å sitere Rogoziński med eit kritisk blick på innhaldet i oppføringane.

For Norden, Noreg og Nordområda er det mindre litteratur å hente som går spesifikt inn på pirat- og kaperverksemd, då det er skrive lite om dette knytta opp mot 1600-talet.<sup>4</sup> Av forskning på pirat- og kaperverksemd knytt til Noreg, har Petter Ose skrive ei mastergradsoppgåve om sjørøvarverksemd ved Agder-kysten på 1500-talet og Ola Teige har skrive ei doktorgradsavhandling om kaperverksemd i Noreg under den store nordiske krig (1709–1720). I tillegg til dette kjem ei populærvitenskapleg bok skrive av Ingebrigt Hetland i 2008 med tittelen *Norske pirater og sjørøvere*.<sup>5</sup> Ho går gjennom ei rekke enkelthendingar frå 1300-talet og fram til kaperverksemda under Napoleonskrigane (1807–1814). Hetland skriv om ei hending frå 1600-talet, som det verkar som er basert på Thorkild Hansen sin dokumentariske roman om ishavsfarar Jens Munk. Førsteamanuensis i rettsvitenskap, Magne Frostad, har skrive ein artikkel om piratverksemd i Nord-Noreg. Artikkelen er kort og nokre av opplysningane han kjem med er feil i historisk samanheng.

For avhandlinga har det vore like viktig å undersøke forskingslitteratur knytt opp mot den dansk-norske flåten. Niels M. Probst har gjort ein grundig jobb i å rekne opp den operative historia til Christian IV si flåte. Ut ifrå denne gjennomgangen har det vore mogleg for meg å identifisere kva for år marinen sendte ut skip på jakt etter sjørøvarar. Martin Bellamy si bokutgjeving av doktorgradsavhandlinga si om Christian IV sin flåte har gitt innspel på marinen sin politiske og administrative rolle i oppbygginga av den dansk-norske staten.

---

<sup>3</sup> Pennell 2001: 16.

<sup>4</sup> Nyleg vart ein fagfelleverdert artikkel eg skreiv til *Heimen* med døme på sjørøvarar i Finnmark på 1600-talet publisert. Berger 2016: 5–21.

<sup>5</sup> Boka inneheld inga referanseliste, så informasjonen er vanskeleg å etterprøve.

Marinehistorikar Jørgen Barfod har også bidratt til samleverket «Den danske flådes historie» med flåten til faren Frederik II. I tillegg har han skrive om orlogsflåten sine sjøfolk i tida før år 1700, og gitt innsyn i korleis rekrutteringa og oppbygginga av flåten sitt mannskap var. Marinetoktet kongen utførte i 1599 vart utførleg dokumentert gjennom dagbøkene til to personar som var med på toktet, og er gjett ut i boka *Kongens reise til det ytterste nord*, redigert av Rune Blix Hagen og Per Einar Sparboe. Til dei to dagbøkene finst to utmerkte artiklar på toktet og perioden skrive av historikarane Rune Blix Hagen og Helge Salvesen.

Dei store sjømaktene på 1600-talet nytta seg både av sjørøvarar og kaperar i det politiske maktspelet. Den skotske historikaren Steve Murdoch har gått grundig inn på skotsk maritim krigføring i perioden 1513–1713. Han går inn på tilfelle knytt opp mot piratverksemd i dansk-norske farvatn og diplomati mellom den britiske kong James I og kong Christian IV. Tilsvarande har vorte gjort av den amerikanske forskaren Virginia Lunsford for Dei sameinte Nederlanda i boka *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*. Ho undersøker piratverksemd i Nederland og kulturell identitet rundt kaperar og piratar i Nederland i tidleg nytid. Nyleg har militærhistorikar Lars Ericson Wolke skrive boka *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år: cirka 1050–1856* der han ser på pirat- og kaperverksemd med svensk vinkling. Professor Helgi Þorláksson har skrive boka *Sjórán og siglingar: Ensk-islensk Samskipti 1580-1630*, om sjørøvarar på Island i nettopp den perioden eg ønskjer å undersøke. Dessverre finst denne boka berre på islandsk, og eg har ikkje hatt moglegheita til å undersøke og lese henne. Eg har derimot lest engelske artiklar av islandske forskarar som Þorsteinn Helgason, Anna Agnarsdóttir og Már Jónsson, som refererer til Þorláksson. På den måten har eg indirekte fått med meg den islandske forskinga som vert gjort på området.

For å få dei historiske rammene har eg nytta meg av ei rekke dansk-norske standardverk på perioden. Øystein Rian sine bidrag til dansk-norsk felleshistorie gjennom bind 2 i *Danmark-Norge 1380–1817* og bind 1 i *Norsk utenrikspolitikk historie* i samarbeid med Narve Bjørgo og Alf Kaartvedt har gitt ein god gjennomgang av Christian IV si regjeringstid. *Norsk forsvarshistorie*, bind 1 har gitt nyttig informasjon om krigføring i Danmark-Noreg i perioden. Gunnar W. Knutsen si bok *Religionskrig i Europa 1450–1700* har gitt ei kjapp innføring i nokre av dei ulike krigane på 1600-talet med eit blick på kva rolle religion spelte for desse. Både krig og handel er nært knytt saman med sjørøvar- og kaperverksemd. Eg har difor sett på diverse litteratur om både internasjonal og lokal handel på 1600-talet. Arbeida til Alf Kiil, Arnved Nedkvitne, Lars Ivar Hansen, Artur Attman og Johnathan Israel har vore av

dei viktigaste. I tillegg har *Norges fiskeri- og kysthistorie* gitt eit meir heilskapleg bilete av handel og sjøfart langs Norskekysten.

### 1.3 Kjeldematerialet

I arbeidet med avhandlinga har eg nytta meg av både trykt og utrykt kjeldemateriale. Eg har samla inn utrykt kjeldemateriale frå Riksarkivet i Oslo og Rigsarkivet i København, som har vore grunnmaterialet for arbeidet med avhandlinga. Ved Riksarkivet i Oslo ligg det ei mengde lite brukt kjeldemateriale i arkivserien «Danske Kanselli 1572–1799». Underserien «Norske handlaget saker» var ei av desse. Ved hjelp av ei katalogbok var det mogleg å gå gjennom tidsperioden 1578–1640 etter interessante saker. Ei mengde klagebrev frå norske borgarar ligg her, og desse har vore ei hovudkjelde for kapittel 5. Desse sakene har eg sjølv transkribert og lagt til grunn for undersøkinga. I tillegg var det ein del interessant materiale i arkivserien «Danske Kanselli» med underserien «Skapsaker». Den mest interessante var «Skap 18, pakke 4–6», der eg fann fleire dokument om dunkerkaren Philippus Defos, som eg har teke for meg i kapittel 4. Eit av dokumenta i dette arkivstykket har vorte transkribert tidlegare av Alf Kiil og ligg i privatarkivet til Alf Kiil ved Interkommunalt arkiv Troms (IKAT) i Tromsø. Eg har nytta meg av dette dokumentet i staden for å transkribere originalen frå Riksarkivet i Oslo. Resten av materialet knytt til denne saka vart avfotografert og transkribert av meg sjølv i etterkant av innsamling. I København var eg på utkikk etter innlegg og brev frå marineekspedisjonar. Der fann eg eit par interessante brev frå danske undersåttar med klager i tillegg til eit par interessante innlegg og brev frå ekspedisjonar leidd av admiral Jørgen Daa i 1612 og 1615. Ordrar, sjøpass og instruksar til marinen er som regel bevart i *Kancelliets brevbøger*, då desse vart innført i eigne kopibøker. Rapportane etter tokta vart ikkje innført og kopiert på same måte, så det er få av desse som har overlevd til i dag.<sup>6</sup> Det er difor vanskeleg å seie noko om utfallet av ei rekke sjørøvertokt utført av marinen. Likevel kan utsendingsfrekvensen seie oss noko om forventta aktivitet av sjørøvarar, kaperar og fribyttrar på havet. Arkivmaterialet frå København vart kopiert frå mikrofilm i A3-format og transkribert i av underteikna etterkant.

Av trykt kjeldemateriale har eg brukt kjeldeseriar som *Kancelliets Brevbøger* og *Norske Rigs-Registranter*. Dei har vore viktige for å undersøke sjøpass og brev til leiande personar i det administrative nettverket i Noreg. *Christian den fjerdes egenhændige breve* har gitt innblikk i

---

<sup>6</sup> Probst 1996: 10.

nokre av avgjerdene bak utsending av sjørøvareskadrar og om tilstanden til marinen, samt monarken sine tankar om og avgjerder i utanrikspolitikken.

Det er nokre enkeltepisodar av sjørøvari som har etterlate seg mykje trykt kjeldemateriale. Mellom desse er toktet til Jørgen Daa og Jens Munk i 1615, der sjørøvaren Jan Mandaus<sup>7</sup> vart teken utanfor Kvitsjøen, oppfølgingstoktet i 1616 og barbarkorsarane sitt raid av Island i 1627. Bøsseskytten og ostindiefararen Jon Ólafsson (1593–1679) frå Island har skriva om både toktet i 1615 og 1616, samt raidet på Island i 1627 i sine memoirar. Ólafsson var ikkje ein nemneverdig lærd mann, og fordi hendingane vart skrivne ned så seint som i 1660, er mange hendingar, personar og årstal feil. Han misforstår og manglar kjennskap til ting og hendingar sin realitet og verkelege tilhøve.<sup>8</sup> Vi får historia gjennom auga til bøsseskytten, som kanskje ikkje kjenner dei indre maktstrukturane i oldenborgmonarkiet. Ólafsson fortel om toktet i 1615 som han ikkje sjølv var med på og om det påfølgjande toktet i 1616 der han var med på eitt av orlogsskipa. Forteljinga om raida på Island har han ikkje sjølv skriva ned. Det er sonen hans som har fullført manuskriptet og skriva ned den delen som omhandlar livet hans på Island, og dermed om barbarkorsarane si framferd i Bessastadir i 1627.<sup>9</sup> Dei utgjevne utgåvene av memoira frå 1905 og 1907 er omsett og korta ned kraftig for å gjera historia meir tilgjengeleg for ålmenta. Det gjeld særleg den delen som omhandlar reisa til Ostindia, då det her er særleg mykje faktafeil og misforståingar. Memoira finst nedskrivne i fleire handskrifter på islandsk og omsetjaren har forsøkt å unngå moderne uttrykk og behalde originalutgåva sine framandord og pussige vendingar. Utgjevarane har for å hjelpe lesaren forsøkt å rette opp dei grøvste mistaka til Ólafsson i noteapparatet, noko som har vore nyttig for underteikna.<sup>10</sup>

Presten Olafur Egilsson vart sjølv teken til fange på Island i 1627. Beretninga han skreiv ned kort tid etterpå har vore ei hovudkjelde til barbarkorsarane sitt raid. Eg har lest ei 1700-talsutgåve av beretninga hans, som manglar både det første og siste kapittelet presten skreiv. 1700-talsskrivarane søkte å fjerne det religiøse rammeverket for å komme nærast mogleg den narrative forteljinga. Difor kan mykje av den religiøse konteksten og rammeforståinga presten Olafur Egilsson har tillagt hendinga vorte fjerna i ettertid.<sup>11</sup> På same måte har

---

<sup>7</sup> Jan Mandaus vert også omtalt som Juan de Mendoza i sekundærlitteraturen. I primærkjeldene frå dansk-norsk side vert han omtalt som Jan Mandaus, og eg har difor valt å bruke denne forma vidare i avhandlinga.

<sup>8</sup> Ólafsson 1905: innleiing av utgjevarane: II.

<sup>9</sup> Ólafsson 1907: innleiing av utgjevarane: V.

<sup>10</sup> Ólafsson 1905: innleiing av utgjevarane: II–V.

<sup>11</sup> Helgason 1997: 285–286.



levnetsskildringa til Jens Munk som eg har fått tak i vorte trykt på 1700-talet. «Jens Munks Livs og Levnets Beskrivelse» er henta frå *Brave danske Mænds og Qvinders berømmelige Eftermæle* som vart gitt ut i 1754 av Caspar Peter Rothe. Skildringa skal vera basert på dagbøkene til Jens Munk og andre truverdige dokument.<sup>12</sup> Rothe vart kritisert allereie i samtida si for å vera upåliteleg og for å trekke feilslutningar i dei levnetsskildringane han skreiv ned. I skildringa av toktet i 1615 kan det verke som om Rothe har henta mykje informasjon frå Jørgen Daa sin rapport og Jon Ólafssons memoirer, for det er særst lite ny informasjon som kjem fram. Etter mitt skjønn er det mogleg å bruke denne skildringa som ei tredje vinkling på toktet. Levnetsskildringa seier lite om toktet i 1616, der Ólafsson fortel villig om kva dei gjorde og om sjørøvarane dei ikkje fann.

#### 1.4 Kvalitativ metode og nærlesing

Avhandlinga baserer seg på kvalitativ metode, og då særleg på ei kjeldekritisk nærlesing av stoffet avhandlinga bygger på. Ved å nytte ei kvalitativ tilnærming kan ein gå i djupna på enkelttilfelle, tolke meiningar og erfaringar folk gjorde seg, og ut ifrå desse døma kan det vera mogleg å sjå på tendensar i tida. Det har vore mogleg å sjå på haldningar overfor både sjørøvarar og kaperar ut ifrå kva dei ulike klagarane har meldt om. Kjeldene fokuserer mykje på dei økonomiske byrdene sjørøvarar, fribyttarar og kaperar var for handelsmenn i tidleg nytid. For mykje av kjeldematerialet handlar det om å få økonomisk oppreisning og å få administrativ støtte til å redusere faren ved å sigle på havet. Ei kjeldekritisk nærlesing av ikkje berre primærkjelder men også sekundærlitteratur har vore nødvendig. Sidan temaet er lite omtalt i faglitteratur, og eg i tillegg har nytta meg av litteratur utan referansar og litteraturliste, har det vore nødvendig å rette kritiske auge mot informasjonen. På same måte som eg måtte gjera ei vurdering av gyldigheita av informasjon i primærkjeldene, har eg måtte gjera det same for forskingslitteraturen. Eg har hatt fokus på kven som er opphavet til litteraturen eller kjelda eg har arbeidd med, kva budskap vedkommande har hatt og kva kontekst litteraturen/kjelda er skriven ut ifrå. Desse tre inngår i ein trekant som avheng av kvarandre.<sup>13</sup> For å kunne dra nytte av ein tekst i ei kjelde må ein vite kvifor kjelda har vorte produsert, og kva som har vore siktemålet. I tillegg er den realhistoriske situasjonen, eller konteksten viktig for å kunne etterprøve og finne ut av kva personar vedkommande nemner, kva som var bakgrunnen for at kjelda vart skriven nett no, og om ho inngår i ei rekke med kjelder som heng saman. Den historiske samanhengen kjelda inngår i og omstenda ho vart produsert i kan seie

---

<sup>12</sup> Rothe 1754: 526–554. For meir informasjon om forfattaren, sjå DBL XIV: 355–357.

<sup>13</sup> Sjø figur hjå Kjeldstadli 1999: 185.

mykje om kjelda i seg sjølv. Ein kan til dømes lesa forskjellige ting ut av eit klagebrev ut ifrå kva år det vart sendt, og kva det vert klaga om. Dersom brevet vart skriva i ein krigsperiode kan det inngå i ei rekke av andre klager og seie noko om hyppigheit av kaperangrep på sjøen. Dersom brevet vart skriva i ein fredsperiode kan det vise til eit ekstraordinært tilfelle, kanskje til og med eit tilfelle av sjørøvari. Avhengig av kva vi veit om perioden og om kor vanleg det var å treffe sjørøvarar, fribyttarar og kaperar på havet, kan kjeldene gje forskjellige inntrykk og tilføre forskjellige synspunkt. Ved kontekstuell komparativ kjeldekritikk, har eg sett kjeldene opp mot både kvarandre og konteksten for å sjå på gyldigheita i innhaldet.

I både sekundærlitteratur og primærkjelder har ståstaden til forfattaren bak materialet vore essensiell å sjå på. Den som skriv sit med definisjonsmakta bak informasjonen han kjem med. Ståstaden påverkar kva omgrep som vert nytta, og vidare om desse omgrepa vert nytta av andre. Så godt som alle kjeldene mine kjem frå danske og norske arkiv, så avhandlinga vil i stor grad reflektere deira side og kva som var deira oppleving av hendingane. Ein må likevel forsøke å nyansere biletet og sjå dei ulike historiske aktørane frå ulike sider. Dette mellom anna for å sjå på kva rolle aktørane hadde i det historiske spelet frå andre stormakter sin ståstad. Ved å vera klar over kven som skriv, og kven vedkommande retter seg mot, kan det vera mogleg å sjå på kvifor eit omgrep vert brukt i skildringa av hendingar.<sup>14</sup> Kjeldematerialet som finst på sjørøvarar, kaperar og fribyttarar er ikkje produsert av hovudpersonane sjølve. Det er ofra for deira utnytting som produserer kjeldemateriale på dei. Offerperspektivet og det økonomiske perspektivet til borgarar og handelsmenn er difor sterkt til stades. Frå korrespondanse innetter i oldenborgmonarkiet kjem den administrative og diplomatiske sida ved sjørøvar- og kaperverksemd fram. På grunn av tidsrammene til avhandlinga har det ikkje vore mogleg å undersøke arkivmaterialet ved andre arkivinstitusjonar enn i Danmark og Noreg. Det er difor eit dansk-norsk perspektiv på verksemda i dansk-norske farvatn som vert fokuset i framstillinga. Der sjørøvarar eller kaperar har vorte tekne med i rettssaker kan ein få fram stemmen til den aktuelle sjørøvaren eller kaperen. Difor har eg valt å trekke fram saka til Philippus Defos nokså grundig.<sup>15</sup>

Sikkerheitiserings- og talehandlingsteoriar innan statsvitskap viser til noko av det same som definisjonsmakt. Sikkerheitisering er ein prosess der styrande elitar i ein stat mobiliserer for å

---

<sup>14</sup> Kjeldstadli 1999: 183–190.

<sup>15</sup> Sjå 4.2 Philippus Defos sine herjingar i 1602, s. 44.

møte ein reell eller opplevd trussel mot suverenitet, uavhengigheit eller politisk orden.<sup>16</sup> Gjennom talehandlingar kan den styrande eliten forsøke å skildre enkelte former for oppførsel som illegitim, til dømes plyndring på havet, og gjennom dette sette inn mottiltak. Gjennom talehandlingar kan altså eliten sikkerheitisere den personen eller gruppa vedkommande ønskjer å få has på som noko anna enn kva gruppa sjølv eller andre definerer gruppa som. Til dømes kan ein kaper frå Dei spanske Nederlanda verte sikkerheitisert av dansk-norske myndigheiter til å vera ein trussel på havet. Ein kan knytte dette saman med dei flytande grensene som var mellom omgrepa sjørøvar, kaper og fribyttar på 1600-talet.<sup>17</sup>

## 1.5 Struktur på avhandlinga

Kapittel 2 tek for seg ein del sentrale omgrep, korleis desse har vorte tolka av forskarar og korleis eg har valt å bruke dei. Den geografiske utstrekninga til Danmark-Noreg vert presentert, i tillegg til havområda oppgåva kjem til å ta for seg. Kapittel 3 skisserer opp ei rekke politiske, diplomatiske og økonomiske tilhøve på 1600-talet og dannar eit bakgrunnsteppe for kva oppgåver marinen hadde og kunne utføre i tidsrommet. Kapittel 4 handlar om utsending av nokre sentrale eskadrar og kva resultatet av desse tokta vart i første delen av Christian IV si regjeringstid. Eit par døme på sjørøvarar/kaperar vert trekt fram og diskutert. Kapittel 5 omhandlar eskadreutsendingar under trettiårskrigen og kva klagar dansk-norske borgarar sette fram om urett på havet. Kapittel 6 avsluttar avhandlinga med ei oppsummering av hovudfunna, resultatet av undersøkinga og konklusjon.

---

<sup>16</sup> Hegge 2015: «Sikkerhetisering». <http://www.aftenposten.no/kultur/Sikkerhetisering-20074b.html> [Lesedato: 21.05.2016].

<sup>17</sup> Bulloch 2009: 102–103.

## 2 Omgrep, definisjonar og avgrensingar

Piratverksemd og liknande verksemd har opp gjennom tida hatt mange forskjellige namn, og forskjellige omgrep. Enkelpersonar og omgrep har tendensar til å flyte over i kvarandre, og kan vera vanskelege å nytte eintydig. Det har heller ikkje vore noko konsekvent bruk av omgrep i kjeldematerialet ein finn, så ein må heile tida vera observant i gjennomgangen av både forskingslitteratur og primærkjelder. Steve Murdoch seier dette på ein god måte:

Many scholars, when studying one particular nation's maritime conflicts, deem the private men-of-war of their chosen nation 'privateers' while similarly authorised vessels from an enemy state are consistently reduced to 'freebooters' or 'pirates'. In making this biased distinction these scholars are often following contemporary sources, but by doing so also inhibit any case that might be made regarding those who actually did cross the line into piracy.<sup>18</sup>

Difor er det for denne avhandlinga viktig å definere fleire forskjellige omgrep som vert nytta i primærkjelder og forskingslitteratur, og som eg sjølv må nytte meg av. Ståstaden til både kjeldeprodusent og forskar er viktig å legge merke til for å ikkje tolke meininga i tekstane feil. Ei definering av omgrepa vil gjera det lettare å forstå korleis eg har valt å bruke dei vidare i avhandlinga. I tillegg til å definere aktørane i perioden, er det nødvendig å avgrense og definere det geografiske området for undersøkinga. For å forstå kva aktørane hadde å forholde seg til, vil eg først presentere den geografiske sida.

### 2.1 Danmark-Noreg si utstrekning og knutepunkt for handel

Geografisk sett var det dansk-norske riket større enn Danmark og Noreg slik vi kjenner dei i dag og grensene på Nordkalotten var enno ikkje fastsett. Grensa mellom Noreg og Sverige vart først trekt i 1751 og grensa mellom Noreg og Russland så seint som 1826. Då Christian IV tok over det oldenborgske riket i 1596, følgde dei tidlegare norske skattlanda Færøyene, Island og Grønland med. I tillegg til å vera konge over Danmark og Noreg var Christian IV fyrste i dei tyske fyrstedømma Slesvig og Holstein. Staten rådde dessutan over område som i dag høyrer til Sverige, slik som Bohuslen, Skåne, Halland, Blekinge, Jemtland, Herjedalen, Idre og Særna. Øyane Bornholm, Ösel og Gotland i Austersjøen var lenge ein del av konglomeratstaten. Historikar Harald Gustafsson har gjennom termen «konglomeratstaten»

---

<sup>18</sup> Murdoch 2010: 7.

gitt eit bilete på den vanlege formasjonen til statsdanningane i tidleg nytid. Den bestod av ulike område som hadde ulik administrativ, politisk, juridisk tilknytning til herskaren og ulik posisjon i staten.<sup>19</sup>

## 2.2 Kongens strømme: «Østersøen», «Vestersøen» og «Nordsøen»

Danmark-Noreg var ein av dei større sjøfartsnasjonane på 1600-talet. Christian IV såg på store delar av havområda i nord som «kongens strømme». Havområda eg vil undersøke har hatt ulike omgrep, og omgrep med ulik tyding for ulike europeiske land. «Vestersøen» og «Nordsøen» som omgrep skil i tillegg litt over i kvarandre. Like før jul i 1638 fekk dåverande admiral på flåtebasen i København, Erik Ottesen Orning, ordre om å skaffe opplysningar på kor grensene for «Østersøen», «Vestersøen» og «Nordsøen» var. Tre grupper sjøfolk vart spurt: nederlandske skipparar, orlogsflåten sine admiralar og københavnske skipparar. «Østersøen» byrja ved Dragør rev eller Falsterbro rev og strekte seg til Nyenskansen ved Neva, området rundt St. Petersburg. Finskebukta var dimed inkludert og Bottenvika ekskludert som ein del av Austersjøen. «Vestersøen» hadde ikkje noko avgrensing mot nord etter dette dokumentet, men byrja ved ei linje som strekte seg frå Ouessant vest for Bretagne til Lizard Head på sørkysten av Cornwall. Historikar Sune Dalgård har i ein artikkel om dette dokumentet frå 1638 skrive at «Vestersøen» var eit uklart omgrep, men at det sannsynlegvis svara til hovuddelen av det ein no reknar som det nordlege Atlanterhavet. «Nordsøen» strekte seg frå Skagens rev og opp til dei sju øyar<sup>20</sup> ved Kola-kysten og vidare forbi Spitsbergen til Grønland. Skipperane frå København lét «Nordsøen» i tillegg omfatte farvatnet mellom Danmark og England, Nederland og Nord-Tyskland. Denne delen kan sidestillast med det danskane i dag kallar Vesterhavet og resten av verda kallar Nordsjøen.<sup>21</sup>

Niels M. Probst seier «Vestersøen» var dåtida si fellesnemning på Nordsjøen<sup>22</sup>, Norskehavet og det nordlege Atlanterhavet over Færøyene, Island og heilt til Grønland.<sup>23</sup> Han slår med andre ord saman «Vestersøen» og «Nordsøen» frå dokumentet i 1638. Dette kan sannsynlegvis knytast tilbake til Villads Christensen som med bakgrunn i kanselliskrifter meiner at det normale danske namnet for havet vest for Jylland og nordpå langs Noreg var «Vestersøen». Blant historikarar har det vorte diskutert om desse omgrepa har vorte definert

---

<sup>19</sup> Sjå Figur 1 for den geografiske utstrekkinga til Danmark-Noreg. Gustafsson 1998: 189, 196.

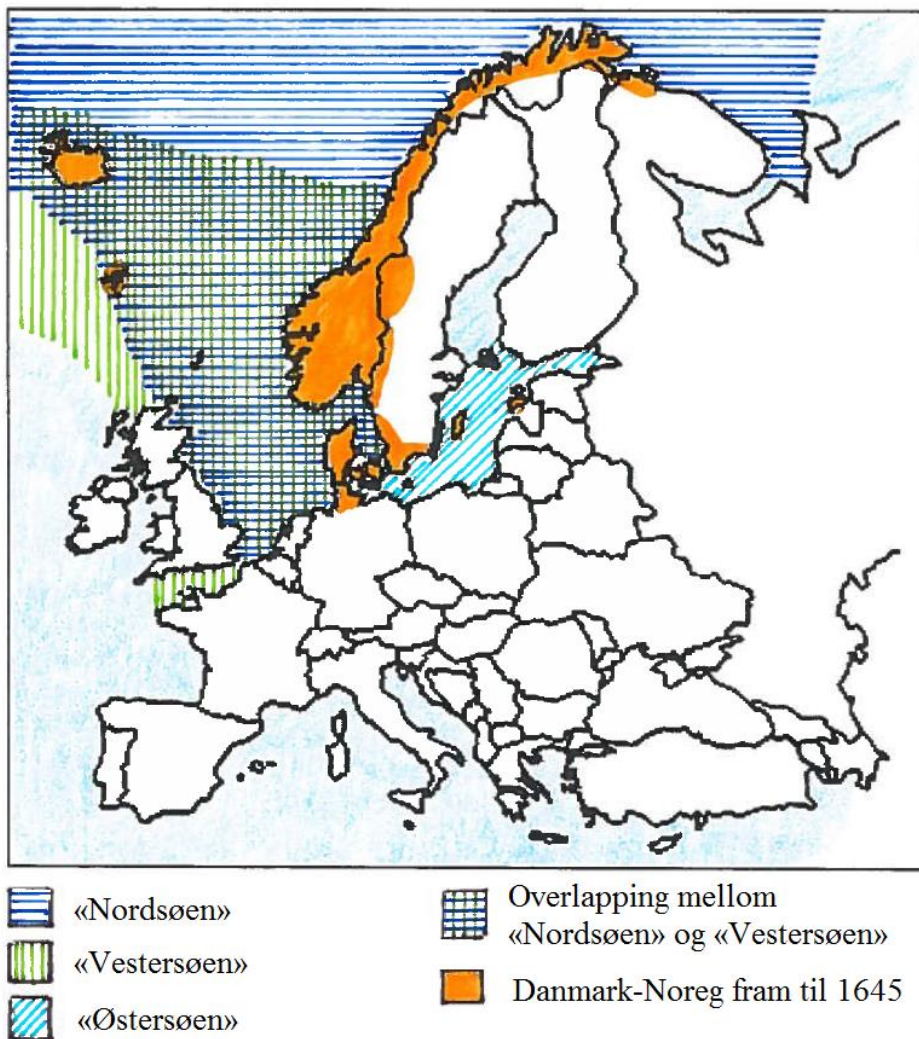
<sup>20</sup> Veluwenkamp plasserar dei sju øyar ved dagens Sem-Ostrovov. Veluwenkamp 1995: 265.

<sup>21</sup> Dalgård 1956: 295–298. Eg kjem ikkje til å gå inn på kvifor dette dokumentet vart skrive.

<sup>22</sup> Probst skriv «Vesterhavet», som er den moderne danske nemninga for Nordsjøen.

<sup>23</sup> Probst 1996: 15.

ut ifrå gjeldande internasjonal sjøterminologi, altså hollandske definisjonar. Argumentet vert då at omgrepa «Nordsøen» og «Vestersøen» vart brukt om kvarandre av dansk-norsk administrasjon og sjøfolk.<sup>24</sup> Eg har difor valt å skrive både om sjørøvarpatruljer som vart sendt til «Vestersøen» og til «Nordsøen». Mange av patroljane til «Vestersøen» har vorte sendt langs sørlege delar av Norskekysten, noko som gjev grunn til å tru at desse to omgrepa har vorte brukt om kvarandre. Sidan det ser ut til å vera ein forskjell i kva administrasjonen i København og sjøfolka i marinen har sett på som grenser for dei to omgrepa, kjem eg til å nytte omgrepa slik dei står i originalkjeldene. Figur 1 viser mi tolking av utstrekninga til «Vestersøen» og «Nordsøen» ut ifrå opplysningane til skipperane i København.



Figur 1 Kart over Nordsøen, Vestersøen, Østersøen og Danmark-Noreg<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Dalgård 1956: 299–300.

<sup>25</sup> Kartet er henta frå Tate Chemicals North America: [http://www.tatachemicals.com/north-america/our\\_company/images/na\\_map\\_small02%20distribution.gif](http://www.tatachemicals.com/north-america/our_company/images/na_map_small02%20distribution.gif) [Nedlastingsdato 26.04.2016]. Fargekodane er teikna inn av undertekna.

Christian IV såg på det vi i dag kallar Norskehavet, Barentshavet, Grønlandshavet og Nordishavet som eit innhav som høyrde til Danmark-Noreg. Ein meinte at Grønland strekte seg over Nordpolen og saman med Russland på andre sida, og dimesd danna ei havbukta.<sup>26</sup> Då Svalbard vart oppdaga, meinte ein at øygruppa var ein del av Grønland. Svalbard var eit omstridd område på 1600-talet, då både England, Dei sameinte Nederlanda og Danmark-Noreg meinte dei hadde krav på øya og havområda rundt.<sup>27</sup> Kongen argumenterte då med at Svalbard høyrde til ein del av den dansk-norske interessesfæren i nord. Denne havbukta meinte Christian IV at han hadde jurisdiksjon over, og meinte han kunne krevje skatt frå dei andre statane som nytta seg av ressursane i området. Han ville ha kontroll med ferdsel og fiske på «kongens strømme».<sup>28</sup> Dette førte med seg ein del plikter for kongemakta overfor dei som betalte toll til Danmark-Noreg. Det var ein lovnad om å kunne ferdast trygt på «kongens strømme». Kongen si reise til nordområda i 1599 var eit ledd i å markere eigarskap over havområda og hevde overhøgheit overfor dei andre statane. Christian IV meinte han hadde *Dominium maris Septentrionalis*, det vil seie herredømmet over dei nordlege farvatna. I tillegg hadde han etter alt å dømme *Dominium maris Baltici*, herredømmet over Austersjøen.<sup>29</sup> Gjennom å pålegge skip som sigla gjennom Øresund og Bussesundet toll, samt eit krav om sjøpass for å handle mellom anna i Nord-Noreg, rekna den dansk-norske kongen desse havområda som *mare nostrum*, vårt hav.<sup>30</sup> Ifølgje Annikken Steinbakk var *mare nostrum* eit uttrykk for «en økt rett til jurisdiksjon, en oppfatning av at havområdet tilhører noen som kan bestemme over dette, og gi rettigheter og plikter i området».<sup>31</sup> Eg har valt å ikkje ta for meg Austersjøen, då sjørøvariet stort sett vart nedkjempa i løpet av 1500-talet i dette området, og ikkje vart patruljert like ofte av marinen på 1600-talet. Vi høyrer i tillegg særst lite om sjørøververksemd i denne delen av «kongens strømme» i perioden.<sup>32</sup>

### 2.3 Pirat og sjørøver

Ein pirat eller sjørøver var ein som stod utanfor lova, og plyndra skip uavhengig av kva land dei høyrde til. Heile profitten frå plyndringa gjekk til kapteinen og mannskapet hans. Dei hadde ikkje same juridiske status som kaperane, og kunne ofte avrettast ved ein provisorisk

---

<sup>26</sup> Steinbakk 2014: 12.

<sup>27</sup> Dalgård 1956: 309–310.

<sup>28</sup> Steinbakk 2014: 35.

<sup>29</sup> Dalgård 1956: 303.

<sup>30</sup> Steinbakk 2014: 34 – 35.

<sup>31</sup> Steinbakk 2014: 12. Sjå fotnote 68 for meir informasjon om oppgåva til Steinbakk.

<sup>32</sup> Probst 1996: 15.

rettargang på staden dei vart fukka.<sup>33</sup> Omgrepa pirat og sjørøvar brukast om kvarandre for det same fenomenet. I dansk-norske kjelder frå 1600-talet finn ein ikkje pirat-omgrepet i det heile. Her er det ordet sjørøvar som dominerer. Vidare i avhandlinga kjem eg til å nytte ordet sjørøvar i denne tydinga. Alle, frå adelsmenn til fattige fiskarar, kunne vera sjørøvarar, og ein har døme på at fleire sosiale lag var representert blant sjørøvarane. Dei kunne styre sjølve i eigne samanslutningar av skip, eller ha ein adelsmann som beskyttar. Sjømenn, som under krig var kaperar, kunne etter krigen fort verte arbeidsledige, og det enklaste var på mange måtar å fortsetje karrieren som sjørøvar. Det var med andre ord ikkje ei spesiell gruppe menneske som tydde til sjørøvari, men ei allsidig gruppe menneske som i utgangspunktet nytta seg av havet til sitt levebrød og på den måten hadde ein føresetnad for å kunne lukkast som sjørøvarar.<sup>34</sup>

## 2.4 Kaper

Ein kaper var i teorien ein lovleg «pirat» som gjennom eit kaperbrev hadde ein kontrakt med myndigheitene som gav dei lov til å plyndre fiendtlege fartøy i krigstid. Mot å få eit slikt kaperbrev, hadde kaperen visse forplikningar og reglar. Dei kunne berre angripe fiendtlege skip, som utstedaren av kaperbrevet hadde skissert opp. Myndigheitene, som ofte stod for utstedinga av slike kaperbrev, skulle ha ein del av profitten frå kapringa ut ifrå bestemte satsar. Kaperen hadde dessutan ein annan juridisk status enn piraten, og skulle handsamast som ein krigsfange. På 1250-talet vart kaperbrev utstedt både i England og Frankrike for å imøtekomme eit sjørøvarproblem i Den engelske kanalen. Dette er eit av dei første tilfella ein kjenner til der kaperbrev vart utstedt i Nord-Europa.<sup>35</sup>

Det er først mot slutten av 1600-talet og på starten av 1700-talet at kaperverksemda blir eintydig lovregulert og kjem inn i fastare former. Ein finn kaperforordningar frå før dette også, men dei kan ofte knytast opp til enkeltkrigar der statane såg det som nyttig å sende ut kaperar. I nokre tilfelle har utsteding av kaperbrev og forordningar gått så fort at det ikkje har vore tid til å fastsetje korleis inntektene av prisa skal fordelast.<sup>36</sup> På mange måtar kan ein seie

---

<sup>33</sup> Eit døme på dette som eg kjem til å diskutere seinare i oppgåva er toktet til Jørgen Daa i 1615. Sjå 4.3.4 Jan Mandaus i Nord-Noreg 1615 på s. 65.

<sup>34</sup> Earle 2004: 12, 18–19.

<sup>35</sup> Konstam 2008: 34.

<sup>36</sup> Probst 1996: 173. Under det som i Danmark vart kalla Keisarkrigen (1625–1629), sendte kongen ut eit ope brev, der han oppfordra alle til å utruste skip som kunne drive med kaperi på «kongens strømme». Kaperane skulle få skipa dei erobra «ubeskåret».



at kaperverksemd var statsfinansiert og statsgodkjend sjørøvarverksemd.<sup>37</sup> Skip som vart tekne av kaperar måtte dømmast som «god prise»<sup>38</sup> for å vera lovlege bytte, og dersom ein ikkje bringa skipet inn til priseretten, kunne ein i prinsippet bli oppfatta som sjørøvar, og dømmast deretter.<sup>39</sup> Priseretten var ein eigen rettsinstans for å dømme kaperbyttet eller prisa og var organisert i byar med tilknytning til kaperen sitt kaperbrev. Enkelte land hadde avtaler med nøytrale land om å få opprette prisedomstolar i deira byar, og nokre gonger måtte kaperane sigle lange distansar for å få prisa godkjent av priseretten.

Sjølv om kaperverksemd skil seg frå sjørøvari på fleire punkt, må ein likevel vera forsiktig med å gje eit eintydig bilete av kaperverksemd på 1600-talet. Verksemda var mangfaldig, og kunne opptre på forskjellige måtar. Utrustning av kaperar kunne skje på mange vis, mellom anna gjennom at fleire privatpersonar eller handelsmenn gjekk saman om å utruste ein fiskarbåt til å kapre nær land, eller ved at myndigheitene lånte ut orlogsfartøy<sup>40</sup> som vart heilt eller delvis utrusta til kaperverksemd anten med orlogsfolk<sup>41</sup> om bord eller med ulike private aktørar til stades. Enkeltpersonar i statssystemet kunne ta initiativ til å utstede kaperbrev, og vera med på å unndra inntekter til staten. Kaperar kunne utnytte systemet på forskjellige måtar.<sup>42</sup> Å skilje eintydig mellom ein kaper og ein sjørøvar før om lag 1680 er difor vanskeleg.

## 2.5 Fribyttar

Uttrykket fribyttar kan femne om ei stor rekke aktivitetar til havs, og er ei nemning som dukkar ofte opp i kjeldene frå 1500-, 1600- og 1700-talet. Etymologisk stammar ordet frå det nederlandske *vrijbuiters*, og tyder slik sett ein som fritt tek eit bytte. På engelsk vert dette til «freebooters», som ifølgje Oxford English Dictionary originalt var eit ord brukt om kaperar, og som seinare utvikla seg til å bli eit ord brukt om piratliknande eventyrarar, piratar og ein kvar person som jaktar på plyndringsbytte. Ordet dukka opp mot slutten av 1500-talet, og vart då brukt som eit ord for både kaperar og piratar.<sup>43</sup> Slik det er brukt i korrespondanse mellom

---

<sup>37</sup> Konstam 2008: 273.

<sup>38</sup> Prise var ordet ein brukte om skip og last som ein tok til krigsbytte. Orlogsskip kunne også ta skip til prise, dersom desse ikkje følgde reglane utstedt av monarken som hadde råderett over havområda, sjølv om det ikkje var i ein krigssituasjon. *SNL*: «Prise» <https://snl.no/prise> [Lesedato: 01.06.2016].

<sup>39</sup> Leira og Carvalho 2010: 68.

<sup>40</sup> Ordet orlog viser til krigsteneste til sjøs. Eit orlogsfartøy var eit skip som hørde til marinen. *Ordbog over det danske Sprog*: «Orlog» <http://ordnet.dk/ods/ordbog?query=orlog&tab=rel> [Lesedato: 22.05.2016]

<sup>41</sup> Tilsvarande var orlogsfolk mannskap som var knytt til marinen.

<sup>42</sup> Leira og Carvalho 2010: 58.

<sup>43</sup> *OED Online* «freebooter, n.» <http://www.oed.com/viewdictionaryentry/Entry/74384> [Lesedato: 22.05.2016]

England og Russland i 1570/71, kjem det fram av teksten at «freebooters» her vert brukt i tydinga kaper.<sup>44</sup>

Fribyttar var eit samleomgrep brukt om dei som urettvist tok seg til rette på havet. Både kaperar og piratar høyrde inn under omgrepet «fribyttar», men det same gjorde handelsmenn, kvalfangarar og fiskarar utan løyve. Ein må difor vera forsiktig i lesinga av kjelder frå perioden, slik at ein ikkje urettvist gir ein person status som «pirat» når han eigentleg var ein «kvalfangar utan løyve». Ein kan diskutere i kor stor grad dette omgrepet kan omfatte sjørøvarar. Ordet fribyttar blir i kjelder frå 1600-talet ofte nemnt i same setning som ordet sjørøvar. Det kan skjule seg sjørøvarar under omgrepet, men ein fribyttar er ikkje automatisk det same som ein sjørøvar. Alle sjørøvarar er fribyttarar, men ikkje alle fribyttarar er sjørøvarar. Det var ikkje berre enkeltaktørar som kunne komme inn under denne kategorien, men også heile handelskompani som unndrog seg å betale toll til kongen.

## 2.6 Flytande grenser. Definisjonsmakt

I tillegg til samleomgrepet «fribyttar», finn ein uklare og flytande grenser mellom kategoriane. 1600-talet var eit hundreår der pirateri, kaperi, «letter of reprisal», aggressiv handelsverksemd eksisterte ved sida av kvarandre og var vanskeleg å skilje mellom. I tillegg var lovar og reglar for krig og fred ikkje eintydige og klare.<sup>45</sup> Det fanst tilfelle der kaperar kunne gå over til å verte piratar, eller oppfattast som pirat av andre statar. På engelsk vert dette kalla «privateer-turned-pirate».<sup>46</sup> Då har kaperen teke skip som ikkje var lista opp som lovlydig fangst på sitt kaperbrev, og kan dersom han blir fakka, stillast for retten som sjørøvar. Det kan til dømes skje dersom det nyleg har vorte fred mellom to krigande partar. Då vil ikkje skipa kaperen har teke etter fredsslutninga vera godkjende priser, og han kan bli oppfatta som pirat dersom han ikkje fører skipa til ein priserett. William Kidd (verka i perioden 1689–1701) var ein «privateer-turned-pirate».<sup>47</sup> Ein kaper frå eitt land kunne oppfattast som ein sjørøvar av andre land, slik Francis Drake, som hadde løyve frå den engelske dronninga til å gjennomføre raid i Karibia, vart sett på som ein pirat frå spansk side.<sup>48</sup> Det finst forutan dette sjørøvarar som opererte under falske kaperbrev. Til dømes var det eit skip i Karibia som opererte under eit tilsynelatande dansk-norsk kaperbrev utstedt av

---

<sup>44</sup> Evans 1809: 451, 455.

<sup>45</sup> Earle 2004: 21.

<sup>46</sup> Konstam 2008: 268.

<sup>47</sup> Konstam 2008: 258–266.

<sup>48</sup> Konstam 2008: 37–39; Lunsford 2005: 119.

den dansk-norske guvernøren i Vestindia på 1600-talet. Det må vera tale om slutten av 1600-talet, då Danmark-Noreg først etablerte koloni på St. Thomas i 1671.<sup>49</sup> I realiteten gav brevet berre kaperen lov til å jakte på forvilla geiter og grisar på øya Hispaniola, ei øy som ikkje ein gong låg under Danmark-Noreg. På denne måten hadde kaperen lurt fleire spanske skip til å tru at han var ein kaper når han i realiteten var ein sjørøver.<sup>50</sup> Her ser ein at det ofte var ståstaden til aktørane som definerte kva gruppe ein person høyrde til. Både sjørøver, kaper og fribyttar kan flyte over i kvarandre. Dette kjem eg til å vurdere fortløpande i avhandlinga. På 1600-talet var det særleg to grupper som gjorde sjøen farleg; dunkerkarar og barbakorsarar. På mange måtar viser desse korleis grensene for sjørøvari og kaperi ikkje var eintydige. Difor har eg valt å presentere desse her.

### 2.6.1 Dunkerkarar

Dunkerkarane var ei gruppe kaperar som var aktive i dei dansk-norske farvatna i perioden. Dei kunne frå dansk-norsk side oppfattast som sjørøvarar, då Danmark-Noreg berre var i krig med Spania i ein kort periode under trettiårskrigen. Vi høyrer om dunkerkarar langs Norskekysten så tidleg som 1602, men dei var særleg aktive under trettiårskrigen frå 1618 til 1648. Dei dukkar opp i mykje av primærkjeldene eg har frå 1600-talet, og må difor trekkast fram her. Dei som sigla med kaperbrev frå Dunkerque vart kalla dunkerkarar. Det er ikkje utan grunn at desse har fått ein eigen term.

Dunkerque var på 1600-talet kjend som «det fremste kaperredet i Europa».<sup>51</sup> Byen skifta tilhøyrsløse ofte i det europeiske maktspelet på 1600-talet. Ein må vera nøye med kva land byen høyrde til for å ha kontroll på kva krigar dei var involverte i, og kva skip dei dimed kunne ta som gode priser. Hamnebyen låg som ein fristad i eit område det var vanskeleg å halde kontrollen over i dei mange krigane på 1600-talet. Frå 1583 fram til 1646 høyrde Dunkerque til Spansk Nederland, etter at Hertugen av Parma tok hamnebyen frå dei hollandske opprørarane. I store delar av perioden eg skal sjå på var Dunkerque dermed ein del av det spanske imperiet. Under Den nederlandske uavhengigheitskrigen, eller åttiårskrigen (1568–1648), var Dei sameinte Nederlanda fleire gonger alliert med England i krig mot Spania. Likevel var det ein periode med fred, kalla «the Twelve Year Truce» (1609–1621), der kaperane ikkje lovleg kunne ta priser. Det ser ikkje ut til å ha stoppa dunkerkarane, og dei må

---

<sup>49</sup> St. Thomas vart kolonisert først året etter, i 1672. St. John vart kolonisert i 1718 og St. Croix vart kjøpt frå Frankrike i 1733. Nielsen 1997: 11.

<sup>50</sup> Frostad 2014: 44; Width 1945: 139.

<sup>51</sup> Teige 2010: 10.

i denne perioden kunne kallast for sjørøvarar.<sup>52</sup> Slik sett var det i hovudsak engelske og hollandske skuter som var desse kaperane sine hovudmål. Så lenge Spania hadde nokon å krige med, så hadde kaperane i Dunkerque arbeid.

Fleire handelsskuter frå Dei sameinte Nederlanda og England sigla langs Norskekysten, både i området ved Flekkerøy for å hente tømmer og langs Nordkappruta om Vardøhus til Russland for å handle med skinn, tørrfisk og luksusvarer. Difor finn ein dunkerkarar i dei dansk-norske farvatna. I det dansk-norske materialet vert dunkerkarar framstilt i stor grad som fribyttarar eller sjørøvarar. Det blir fortalt om at dei tok både engelske og hollandske skuter, og om frykt blant den hollandske delen av mannskapet på dansk-norske fartøy. Ein har fleire tilfelle der dunkerkarane tok dansk-norske skip. Då må ein på ny vurdere om dei flyt over frå å vera kaperar til å bli sjørøvarar, eller om det er ståstaden i kjelda som fordreiar biletet av dei. Eit anna vanskeleg tilfelle er når desse skutene med dunkerkarar lovleg tek hollandske og engelske skuter som handlar med varer frå Noreg. Då vert dansk-norsk handel skadelidande som følgje av at færre skuter vil våge seg ut på turen. Spørsmålet vert då korleis styresmaktene i Danmark-Noreg skulle stille seg til denne typen kaperverksemd.

I etterkant av perioden eg undersøker i denne avhandlinga hadde tilhøva endra seg.

Kaperverksemda hadde fått fastare former og hadde vorte meir akseptert som ei form for krigføring. Under den pfalziske arveføljekrigen (1688–1697), brukte franske kaperar frå Dunkerque norske fjordar til vern, reparasjonar og ny utrustning. Priser vart selde i norske hamner gjennom eit nyoppretta konsulvesen. I 1696 vart ei ny avtale underteikna mellom Danmark-Noreg og dei maritime stormaktene som førte til ein slutt på offisiell støtte til fransk kaperverksemd i norske havområde.<sup>53</sup>

## 2.6.2 Tyrkarar frå Barbariet

Frå 1500-talet og heilt opp til 1800-talet var tyrkarane frå Barbarstatane i Nord-Afrika frykta sjørøvarar. Dei opererte særleg i Middelhavet, men kunne finne på å gjera raid i Nord-Europa og var frykta der. Barbarstatane bestod av dei tre store handelsbyane Alger, Tunis og Tripoli, saman med ei rekke andre små kystbyar. Den største av desse tre var Alger, som ein reknar med var den byen storparten av dei kristne slavane vart frakta til og selde.<sup>54</sup> Gjennom særleg

---

<sup>52</sup> Konstam 2008: 96; Wolke 2014: 168.

<sup>53</sup> Leira og Carvalho 2010: 71, 73.

<sup>54</sup> Konstam 2008: 75.

første halvdel av 1600-talet sigla tyrkarane, forutan i Middelhavet opp til Den engelske kanal, og vidare nordover. Fleire vart tekne til fange i nord og selde som slavar i Barbariet. Ein har rekna seg fram til at det i perioden 1580 til 1680 var stabilt om lag 35 000 kristne slavar i Nord-Afrika. Ut ifrå kjeldegransking av forskjellige oppteljingar av slavar i Barbariet, har Robert C. Davis rekna ut at det måtte takast om lag 8 500 nye slavar kvart år for å halde talet på slavar oppe gjennom perioden, fordi mange døydde av det harde livet som galeislave, av pesten som herja, av for dårleg tilgang på mat og drikke eller fordi dei vart kjøpt fri eller konverterte til islam.<sup>55</sup> Hamnebyane i Nord-Afrika vart brukt som base for alle som ville tene dei lokale fyrstane – beyane – i Barbarstatane. I utgangspunktet var Nord-Afrika underlagt Det osmanske riket, men i realiteten styrte dei lokale beyane, uavhengig av Konstantinopel<sup>56</sup> og av kvarandre.

Barbarkorsarane var i utgangspunktet kaperar, med kaperbrev utstedt av den lokale beyen. Under 1600-talet og 1700-talet vart alle kaperar som sigla frå Barbarkysten sett på som sjørøvarar av dei store sjøfartsnasjonane i Europa. Dei nekta å godkjenne Barbarstatane sin suverenitet, og meinte på grunnlag av dette at alle som sigla derifrå ikkje var anna enn sjørøvarar. I utgangspunktet var alle kristne statar fiendar av Barbarstatane dersom dei ikkje hadde signert ei formell fredsavtale.<sup>57</sup> Barbarkorsarane kunne berre angripe ikkje-muslimsk sjøfart, kunne berre ta ikkje-muslimske slavar og måtte i tillegg godta fredstraktatar og handelsavtaler mellom den lokale beyen og andre europeiske statar eller byar. Forutan dette hadde avtaler gjort av den ottomanske sultanen tilbakeverkande kraft på barbarkorsarane gjennom at dei var underlagt Det osmanske riket.<sup>58</sup> Kapteinane på barbarkorsarskipa var av ulikt opphav. Mange arbeidslause sjømenn frå Nord-Europa som hadde vorte trenar som kaperar under dei mange krigane mellom Dei sameinte Nederlanda, England og Spania fann seg nytt arbeid som undersåttar til beyar i Nord-Afrika. Eit døme er Murat Rais den yngre, ein konvertert hollendar, som tidlegare gjekk under namnet Jan Jansz. I 1627 sigla han ei flåte på 15 galiotar<sup>59</sup> opp i Atlanterhavet og la seg til med base i Bristolkanalen. Derifrå utførte han ei rekke raid i Nord-Europa. Eit av desse var til sørlege delar av Island, der om lag

---

<sup>55</sup> Davis 2003: 3–4, 17, 21, 23.

<sup>56</sup> Dagens Istanbul heitte Konstantinopel heilt fram til 1930. Som hovudstad i Det osmanske riket brukte tyrkarane dette namnet i arabisert form; Konstantiniyye. *SNL*: «Istanbul» <https://snl.no/Istanbul> [Lesedato: 21.05.2016].

<sup>57</sup> Rogozinski 1996: 272; Konstam 2008: 75–77.

<sup>58</sup> Konstam 2008: 75–77; Lunsford 2005: 121.

<sup>59</sup> Galiot var ein skipstype med ulik storleik, form og funksjon alt etter kva geografisk område skipet var bygd i. Ein galiot frå Middelhavet var eit mindre krigsskip med eitt eller to segl samt årer og 10–15 småkalibra kanonar.

400 islendingar vart tekne til fange i løpet av nokre dagar.<sup>60</sup> Eg kjem tilbake til denne hendinga seinare i avhandlinga.<sup>61</sup>

Ut ifrå kven som definerer dei og på kva tidspunkt i historieforløpet kjelda er henta frå, kan tyrkarane karakteriserast både som kaperar og sjørøvarar. På den eine sida var dei kaperar under beyen i sin tilhøyrande by i Nord-Afrika, som igjen var underlagt den ottomanske sultanen. På den andre sida var dei for mange europearar, særleg i Middelhavsområdet, nådelause piratar som tok seg til rette både på havet og på land, og tok med seg store grupper kristne slavar til Nord-Afrika. For dei europeiske sjøfartsnasjonane i Europa var dei rekna som sjørøvarar gjennom heile 1600- og 1700-talet.

## 2.7 Bruk av omgrep i avhandlinga

Det som er felles for mange av omgrepa knytt opp mot sjørøvarverksemd, er at ingen av dei er eintydige. I tillegg kan fleire av omgrepa brukast samstundes om den einskilde aktøren i historia. Eg har i hovudsak danske kjelder, og vil til dømes ikkje kunne sjå på tilsvar eller argumentasjon frå dei landa sjørøvarane, fribyttarane og kaperane kom frå. Det har det heller ikkje vore tid til å undersøke, sidan omfanget av avhandlinga med dette ville vorte for stort. Når eg bruker omgrepet sjørøvar, siktar eg til den definisjonen eg har trekt opp i dette kapitlet. Eg kjem til å diskutere om dette er eit omgrep som primærkjelda bruker, og om det ut ifrå situasjonen kan konkluderast med at vedkommande er ein sjørøvar eller noko anna. Når det kjem til kaperar, vil eg måtte diskutere om kaperen var det han gav seg ut for å vera, på kva måte han var underlagt myndigheitene, og om han oppførte seg på ein måte som ikkje gjer at han flyt over grensene til fribyttari og sjørøvari. Omgrepet fribyttari vil eg sjå på med forsiktighet, og forsøke å finne fram til om fribyttaren det er tale om i kvart tilfelle kan seiast å vera ein sjørøvar eller kaper, eller ingen av delane. For både dunkerkarar og tyrkarar kjem eg til å måtte ta for meg opphavet deira, om dei kan reknast som kaperar eller ikkje, og kva status dei hadde hjå dei forskjellige europeiske sjøfartsnasjonane.

---

Ein hollandsk galiot var bygd som lasteskip, medan ein fransk galiot igjen var eit krigsskip. Mortensøn 1995: 59; Bagge 2012: 61.

<sup>60</sup> Helgason 1997: 275–276.

<sup>61</sup> Sjå 5.3 Tyrkiske korsarar på Island i 1627.

### 3 Danmark-Noreg i det europeiske maktspelet på 1600-talet

På 1600-talet hende det mykje som har hatt innverknad på Europa sin framvekst. Hundreåret er prega av ei rekke krigar, av ekspansjon, imperiebygging og oppdagingar. Det var ein kritisk fase i europeisk statsbygging, og ein ser krigar og konflikhtar blusse opp på bakgrunn av grensefastsetting og ekspansjon i tidlegare lite utbygde og brukte område. Særleg kan ein sjå dette på Nordkalotten, der grensene mellom Danmark-Noreg, Sverige og Russland ikkje vart trekte på lang tid. Her var det fleire forsøk på å hevde sitt eige hegemoni, og forskjellige avtaler som gjekk på tvers av kvarandre. Herredømmet over land var viktig, men herredømmet til sjøs vart stadig viktigare og vart verkeleg sett i søkelyset på 1600-talet. Dei to ytterpunkta i dette spørsmålet var retten for skip og sjøfolk frå alle statar til å sigle fritt på havet og eineretten til å bruke og sigle på eit havområde. Dei tre latinske omgrepa som vert brukt om dette i argumentasjon og litteratur om emnet frå 1600-talet er *mare liberum*, *mare nostrum* og *mare clausum*. *Mare liberum* eller fritt hav og *mare clausum*, lukka hav, er to ytterpunkt. Fleire nasjonar, deriblant Danmark-Noreg, hevda heller *mare nostrum* eller vårt hav; ei oppfatning av at ein hadde større råderett og jurisdiksjon over området enn andre.<sup>62</sup> På mange måtar handla retten til havet også om retten til ressursar og transportvegane. Det var difor viktig, særleg for Danmark-Noreg i perioden å ha ein sterk marine til å handheve dei rettane Christian IV meinte han hadde på havområda både i Austersjøen, Norskehavet, Grønlandshavet og Ishavet i nord. I denne formasjonsperioden gav dei mange krigane samt diskusjonane om råderett på havet, opningar og smothol for piratar og kaperar som sikta på ei karriere til sjøs. I dette kapittelet vil eg skissere opp bakgrunnsteppet for Christian IV sin regjeringstid, med hovudvekt på krigar, diplomati og handel i tidsrommet.

#### 3.1 Krig og konflikt i ei ekspansjonstid

For kvar krig som utspelte seg hadde partane som var involverte moglegheita til å utstede kaperar som kunne ramme handelsverksemd i landet eller landa ein kriga mot. Gjennom heile 1600-talet utspant det seg krigar og konflikhtar mellom land i Europa. På mange måtar kan ein seie at Europa var i ein permanent krigssituasjon dette hundreåret. Ein krig vart fort avløyst av ein ny. Alliansane var mange, og kunne fort skifte frå den eine krigen til den neste, men også i løpet av ein krig. Militærvesenet gjennomgjekk ein omfattande endringsprosess i løpet av

---

<sup>62</sup> Steinbakk 2014: 12–13. Sjå siste avsnitt i 2.2 Kongens strøyme: «Østersjøen», «Vestersjøen» og «Nordsjøen», s. 13.

1600-talet. Frå å ha leigde troppar og krigsflåtar basert på defensjonsskip<sup>63</sup> eller handelsskip rusta opp med kanonar og anna krigsmateriell, fekk ein etableringa av faste hærar og krigsflåtar med spesialbygde orlogsfartøy. Både England og Dei sameinte Nederlanda såg viktigheita av denne utviklinga, og investerte mykje i kampflåtar med spesialiserte orlogsskip, samt ein større og betre strukturert organisasjon rundt det heile.<sup>64</sup> Ein ser den same utviklinga i Danmark-Noreg. Allereie då Christian IV tok over var det etablert ein permanent marine. Denne utvikla seg under hans leiing til å bli ein marine med fleire orlogsskip, meir mannskap og ein betre utbygd base i København. Krigen til havs endra karakter i løpet av 1600-talet. Frå mellomalderen av vart sjøslag ofte utkjempa på skipsdekket og likna på landslaga. Kommandørane på skipa trong ikkje ha særleg maritim erfaring for å leie ein flåtestyrke i krig på denne måten. Ein byrja å nytte seglskip på ein meir effektiv måte utover 1600-talet, slik at skipa lettare kunne manøvrerast taktisk under sjøslag. Kanonar vart difor viktigare i kampen enn slaga på dekk og ein vart mindre avhengig av å operere nært kysten. Det vart difor viktigare at kommandørane på skipa hadde større maritim erfaring. På bakgrunn av dette bygde Christian IV opp ein sjøskule på Holmen.<sup>65</sup> Det vart sett i gang ei utbygging av festningsverk, både i Danmark og i Noreg. Mellom anna vart det i samband med opptakten til Kalmarkrigen bygd eit lite festningsverk på Årøya i Altafjorden frå 1610–1611, og sidan vart festningsverka i Noreg utvida med Flekkerøy festning i 1628 og Kristiansand festning i 1641. I tillegg vart Akershus festning og ei rekke andre grensefestningar mot Sverige utbedra.<sup>66</sup>

Havrett og diplomati spelte ei større rolle utover på 1600-talet enn det hadde gjort tidlegare. Med betre skip, kunne ein sigle lengre og raskare. Fleire ekspedisjonar førte til ekspansjon på område som handel, kolonisering og imperiebygging. Retten til havet var som tidlegare nemnt ein rett til ressursar og transportveggar. Sjøfartsnasjonane hadde mykje å vinne på å sikre seg rett til ressursar utanfor sin eigen kyst, og så store havområde som mogleg. Christian IV var berre ein aktør i dette. Slik eg har skildra tidlegare i kapittelet var det i hovudsak tre måtar å sjå på havretten på; *mare liberum*, *mare nostrum* og *mare clausum*. Danmark-Noreg, Spania og Portugal var blant dei landa som la sterkast vekt på *mare nostrum*. England under Elisabeth I, førte ein havrettspolitikkk som ikkje lèt seg sameine med korkje *mare nostrum* eller *mare liberum*. På den eine sida ønskte leiinga i England fritt hav for å kunne nytte seg av

---

<sup>63</sup> Sjå eige avsnitt om defensjonsskip i 3.2.2 Oppbygginga av den dansk-norske flåten, s. 32.

<sup>64</sup> Cooper 1970: 226–227.

<sup>65</sup> Holm 2000: 165, 180–181. Eg kjem nærare inn på utbygginga av marinen seinare i kapittelet, sjå 3.2.2 Oppbygginga av den dansk-norske flåten.

<sup>66</sup> Bjørge, Rian og Kaartvedt 1995: 186; Hagen 2015: 59; Nielsen 1990: 98–99.



handelsruter, fiske og kvalfangst langs Norskekysten og ved Island, samstundes som dei hevda retten over havet som omkransa Storbritannia. Dei sameinte Nederlanda stod sterkast på retten til fritt hav, då dei nytta seg av store havområde i deira omfattande handelsnettverk.<sup>67</sup> I løpet av 1600-talet vart det skriva mykje om lov og rett i krig og på havet. Av dei mest kjente er Hugo Grotius sitt verk *Mare Liberum* (1609), som Grotius hadde fått i oppgåve å skriva for Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC) i Dei sameinte Nederlanda. Denne publikasjonen førte til ein debatt over heile Europa om råderetten over havområde.<sup>68</sup> Havretten var på denne tida i startgropa og sto på den diplomatiske dagsordenen. Utviklinga av havrett og dei diplomatiske ueinighetene som oppstod, er noko ein må ha i bakhovudet når ein ser på korleis klager vart behandla. Diplomatiske ueinigheter oppstod fordi det ikkje var fastsett havrettslege spelereglar mellom dei leiande kyststatane, noko som kunne føre til langvarige diskusjonar.

Nøytrale statar hevda under krig at fritt skip skulle gi fri last, der ein med det meinte at skip frå nøytrale land måtte få transportere varar fritt til dei krigførande på begge sider. Det var eit prinsipp som vanskeleg lét seg handheve og skipa vart ofte utstett for visitasjonar av dei krigførande statane, tekne av desse eller angripte av frittståande kaperar. Denne karakteristikken har særleg vorte brukt om nøytralitet frå 1670-åra og frametter. Til dømes inngjekk Danmark-Noreg og Sverige eit nøytralitetsforbund under den pfalziske arvefølgekriegen (1688–1697) for å sikre sjøfarten til begge landa.<sup>69</sup> Det er sannsynleg å tru at mykje av den same tankegangen var til stades også tidleg på 1600-talet. Ein finn det igjen mellom anna i eit brev frå Kardinal-*Infant* Ferdinand av Austerrike der han skreiv at han skulle sørgje for at skip frå ein «neutral Potentat» ikkje skulle lide overlast frå orlogsskip tilhøyrande Dei spanske Nederlanda.<sup>70</sup>

### 3.1.1 Krig og konflikt i Europa

På 1600-talet var det fleire krigar og konflikhtar mellom dei store sjøfartsnasjonane England, Frankrike, Spania og Dei sameinte Nederlanda.<sup>71</sup> Den mest omfattande av desse var

---

<sup>67</sup> Theutenberg 1984: 484–485.

<sup>68</sup> Ittersum 2009: 247. Annikken Steinbakk har skriva masteroppgåve om ein av desse konfliktane rundt suverenitet og jurisdiksjon over havområda. Ho tek opp konflikten Danmark-Noreg hadde med England etter Christian IV si reise til Nordkalotten i 1599, som vart forsøkt løyst gjennom diplomatiske møte i Emden 1600 og Bremen 1602. Steinbakk 2014.

<sup>69</sup> Holm 2000: 229.

<sup>70</sup> For ei drøfting om det aktuelle brevet, sjå 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet, s. 93.

<sup>71</sup> Dette underkapittelet byggjer på eit tilsvarande avsnitt i artikkelen eg skreiv til *Heimen*. Berger 2016: 8.

åttiårskrigen, eller den nederlandske frigjeringskrigen (1568–1648). Ei rekke andre krigar på 1600-talet kan reknast som utløparar eller delar av denne langvarige konflikten, der alle dei førnemnte sjøfartsnasjonane var involverte. Den engelsk-spanske krigen (1585–1604) var eit resultat av England si støtte til Dei sameinte Nederlanda i kampen for frigjering mot Spania. Det var ein av grunnane til at Philip II valde å sende den spanske armada til angrep mot England.<sup>72</sup> Under den engelsk-spanske krigen sende England ut ei rekke kaperar. Mellom 1585 og 1598 vart det utrusta meir enn 100 engelske kaperar årleg.<sup>73</sup> Ved å underteikne Londontraktaten i 1604, kunne ikkje engelske kaperar lengre plyndre spanske handelsskip på veg gjennom den engelske kanal; det same gjaldt dunkerkiske kaperar frå Dei spanske Nederlanda.<sup>74</sup> Sjølv om Spania stifta fred med England, ville dei ikkje gjera det med Dei sameinte Nederlanda, og gjekk i staden inn for våpenkvile i tolv år, også kalla «tolvårsfreden» (1609–1621). Då dei tolv åra var over tok dei opp att krigen, og den andre fasen vart ein del av den større trettiårskrigen (1618–1648).<sup>75</sup> Den fransk-spanske krigen (1635–1659) var eit resultat av Frankrike si innblanding i trettiårskrigen, og held på lenge etter freden i Westfalen i 1648. Den første engelsk-nederlandske krigen (1652–1654) kom som eit utslag av Navigation Act frå 1651. Den var direkte retta mot hollandsk handelsverksemd, då den kravde at alle varer importert til England måtte fraktast anten på engelske skip, eller på skip tilhøyrande eksportlandet. Dei sameinte Nederlanda frakta stort sett varer for andre, og såg på Navigation Act som eit direkte angrep på dei. Denne krigen var den første i ei rekke krigar mellom England og Dei sameinte Nederlanda.<sup>76</sup> Rett etter denne krigen var ferdig, gjekk England under leiing av Oliver Cromwell saman med Frankrike til krig mot Spania, i den engelsk-spanske krigen (1654–1660).

Av denne korte gjennomgangen ser ein at det var samanhengande krig i Europa frå 1568–1660, med ein kort fredsperiode frå 1609–1615.<sup>77</sup> Dette vil seie at det nesten til ei kvar tid kunne finnast kaperar i europeiske farvatn. Dei fleste av desse krigane utspant seg i Nord-Europa, noko som vil seie at kaperaktiviteten var størst i dei nordlege farvatna, som Nordsjøen. Den samanhengande krigføringa la på mange måtar føringar for kaperfarten i perioden, og gjorde det mogleg for den som var villig til å skifte side og bytte til ein ny leiar,

---

<sup>72</sup> Knutsen 2013: 115.

<sup>73</sup> Villiers 2005: 16.

<sup>74</sup> Fuglestad 2004: 362.

<sup>75</sup> Fuglestad 2004: 362; Knutsen 2013: 115.

<sup>76</sup> Palmer, Colton og Kramer 2007 (10. utgåve): 154.

<sup>77</sup> Frå 1615–1618 vart Uskok-krigen utkjempa i Nord-Italia. Det var ein krig mellom Venetia, Holland og England på den eine sida, mot Spania, Kroatia og det tysk-romerske riket.

å gjera kaperfart til eit yrke. Mange av kaperane som sigla i Nordsjøen under desse krigane kryssa fleire gonger grensene over til sjørøvari ved å ta nøytrale handelsskip. For den dansk-norske handelen var særleg åttiårskrigen mellom Dei sameinte Nederlanda og Spania til stor trøbbel på grunn av alle kaperane utrusta frå Dunkerque i Dei spanske Nederlanda.

### 3.1.2 Krig og konflikt i Norden

Konfliktnivået var høgt mellom Danmark-Noreg og Sverige på 1600-talet. Dei var involverte i fleire krigar mot kvarandre, og blanda seg ofte inn i krigar på kontinentet på forskjellige sider. Krigane Christian IV førte hadde innverknad på marinen sine oppgåver, og la føringar for om det var mogleg å sende ut eskadrar for å sjå etter sjørøvarar. I opptakten til dei ulike krigane kunne det verte sendt ut fleire eskadrar for å hevde herredømmet til sjøs. Desse kunne ha som sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar. Både Danmark-Noreg og Sverige kjempa i desse krigane frå ca. 1520 til ca. 1720 om hegemoniet i Austersjøen og i Norden. For Sverige var det særdeles viktig å skaffe seg ei isfri hamn, der ein ikkje var avhengig av godvilje frå Danmark-Noreg for import. På grunn av oldenborgmonarkiet si utstrekning, var Sverige på mange måtar låst til å bruke Øresund og sigle gjennom dansk-norske farvatn for å oppretthalde handel og kontakt med andre statar. Svensk utanrikspolitikk var prega av ønskje om å bryte ut frå Danmark-Noreg sitt geopolitiske grep, ved å etablere ei breiare landstripe langs Kattegat, nå ut til «Vestersjøen» gjennom Noreg ved Trøndelag, eller sikre ein port ut til Ishavet ved grensedraging mot Russland.<sup>78</sup>

Sverige ekspanderte frå slutten av 1500-talet og inn i 1600-talet mot Austersjøen. I 1577 vart Estland erklært svensk territorium, og i 1581 erobra dei Narva frå russarane.<sup>79</sup> Svenskane ville hindre handelen i Kvitsjø-området, då dei meinte all handel med Russland skulle gå føre seg gjennom Reval (Tallinn) og Narva i Austersjøen, som Sverige kontrollerte. Noko av bakgrunnen for dette var skuldingar retta mot England om at dei forsynte Russland med våpen under den svenske konflikten med landet.<sup>80</sup> Difor sende svenske styresmakter mot slutten av krigen fleire ekspedisjonar til Kvitsjøområdet for å skaffe seg kontroll, sjølv om ekspedisjonane etter svensk synspunkt ikkje var særleg effektive.<sup>81</sup> Christian IV sendte sjølv

---

<sup>78</sup> Hansen 1985: X. Hansen bruker omgrepet «Vesterhavet».

<sup>79</sup> Ein av desse var den svensk-russiske krig frå 1572–1595 med våpenkvile i perioden 1583–1590. Hansen 1985 XVI; Moseng mfl. 2003: 184.

<sup>80</sup> Veluwenkamp skriv at «Muscovy Company» frakta våpen og ammunisjon som ein del av sine handelsvarer. Veluwenkamp 1995: 262.

<sup>81</sup> Hansen 1985: XVI.

ut eskadras nordover i perioden. Ved Teusinafreden i 1595 aksepterte den russiske tsaren i prinsippet at grensa til Finland gjekk opp til Ishavet. Likevel skal det seiast at Teusinafreden ikkje vart ratifisert av nokon av dei involverte partane før lenge etterpå. Sverige brukte denne fredsavtala aktivt for å krevje Russland sin del av sameskatten vest for ei linje trekt frå Österbotten til Varanger.<sup>82</sup> Teusinafreden gav grobotn til konflikter mellom Sverige og Danmark-Noreg om herredømmet på Nordkalotten.

Kalmarkrigen (1611–1613) utspelte seg i Midt- og Sør-Skandinavia, men konflikten som utløyste det heile var kven som hadde rett på land- og havområde på Nordkalotten. Sverige prøvde gjennom skatteoppkrevjing, utbygging av geistleg og verdsleg jurisdiksjon, tildeling av privilegium til borgarar i Göteborg på fiske langs kysten frå Tysfjord til Neiden i 1608, og ved å gi Karl IX kongetittelen «de lappars i Nordlanden konung» ved kroninga, å presse Christian IV tilbake på Nordkalotten. Christian IV sette sjølv i gang tiltak som skulle demme opp for svensk ekspansjon. Det vart mellom anna gjennomført styringsreformer i dei nordnorske lena, slik at lensherren no måtte ha fast opphald i det lenet han styrte i.<sup>83</sup> I tillegg drog Christian IV sjølv på reise til Finnmark og inn til Kildin i 1599 for å hevde herredømme i nord.

Under Kalmarkrigen stod den dansk-norske flåten sentralt i utfallet. Flåten hadde i oppgåve å oppretthalde ein blokkade, som skulle hindre at Sverige fekk forsyningar frå utlandet.<sup>84</sup> Herredømmet på sjøen var viktig for å gje landstyrkane handlingsrom, og sikring. Det var eit viktig offensivt element mot den svenske flåten og handelen. Det vart dessutan rekruttert kaperar på dansk side, som skulle kapre skip med varer som skulle til Sverige.<sup>85</sup> Tollrettar og handelsveggar var også ein del av krigsgrunnlaget, då Sverige ønskte seg ei isfri hamn i nord eller større landområde ved Øresund.<sup>86</sup> Under krigen vart eskadras av skip sendt ut på sjørøvertokt så fort dei kunne frigjerast frå krigsdeltaking. Ein var redd for at handelen skulle lide skade ved langvarig krigføring. Resultatet av Kalmarkrigen var at den nye svenske kongen, Gustav II Adolf, sa frå seg alle skatteleggingsrettar i Vardøhus len inntil Varanger, alle andre rettar på strekninga Tysfjord–Varanger, samt *Dominium maris* i dette området.<sup>87</sup>

---

<sup>82</sup> Hansen 1985: XVI–XIX.

<sup>83</sup> Hansen 1985: XX–XXII.

<sup>84</sup> Probst 1996: 87–88, 109.

<sup>85</sup> Probst 1996: 114; Holm 2000: 186. Meir om dette i 4.3 Kalmarkrigen og påfølgjande eskadretokt, s. 54.

<sup>86</sup> Holm 2000: 170.

<sup>87</sup> Hansen 1985: XXVI.

Kalmarkrigen var avgjerande for å sikre Danmark-Noreg sin posisjon i nord, og var ein av dei få suksessane Christian IV hadde som fekk varig betyding.<sup>88</sup> For ein kort periode hadde Danmark-Noreg vunne hegemoniet i nord og var den leiande nordiske staten.

Danmark-Noreg, som ein aktør i europeisk stormaktspolitikk var på mange måtar dømt til å verte trekt inn i trettiårskrigen. Keisarkrigen (1625–1629) var eit resultat av Christian IV si innblanding i storkrigen. Riksrådet ønskte ikkje å gå inn i krigen, men kongen hadde økonomiske ressursar gjennom Øresundstollen og kunne gå inn i krigen som hertug av Holstein utan Riksrådet si støtte. Han hadde sikra seg ei rekke rettar til sine slektningar og ein dominerande posisjon i Niedersachsen som han frykta den katolske keisaren skulle få kontroll over gjennom motreformasjonen og trettiårskrigen.<sup>89</sup> I tillegg til rivaliseringa mot Sverige var Christian IV sin posisjon i Tyskland viktig i utanrikspolitikken hans. Sverige ekspanderte i Baltikum gjennom ei rekke krigar mot Polen og Livland frå 1600–1629 som sikra dei store landområde i aust. Gjennom ekspansjonen nærma Sverige seg kongen si andre interessesfære, og Christian IV søkte å få eit forsprang på Sverige ved å sikre sine interesser i Det tysk-romerske riket.<sup>90</sup> Innblandinga til Christian IV i trettiårskrigen vart kortvarig og katastrofal. Etter eit møte på Knærød i 1624 fekk Christian IV melding om at England, Frankrike, Dei sameinte Nederlanda og Sverige ønskte å inngå ein anti-habsburgsk allianse.<sup>91</sup> På bakgrunn av dette forventa den dansk-norske kongen å få økonomisk støtte i krigen, men støtta frå England og Dei sameinte Nederlanda vart ikkje så høg som han hadde vorte lova. Christian IV vart ståande åleine mot dei meir krigsvante katolske troppane til keisaren, og leid nederlag i slaget ved Lutter am Barenberg i 1626. Året etter vart Jylland invadert av keisaren sine troppar, og det var berre på grunn av den dansk-norske flåten at ikkje øyane og Skånland også vart invadert. Flåten vart under krigen brukt til å frakte troppar, men i hovudsak held han fram med patruljering på sjøen etter fribytтарar og kaperar. Då freden vart inngått i 1629 var kongen økonomisk ruinert, og hegemoniet i Norden var på veg til å flytte seg til Sverige. Danmark-Noreg klarte aldri å bygge opp att den posisjonen dei hadde før Keisarkrigen.<sup>92</sup> Det ser ut til at marinen ikkje var involvert i store slag under trettiårskrigen, så krigen fekk ikkje særleg store konsekvensar for utsending av orlogseskadrar under eller etter krigen.

---

<sup>88</sup> Rian 1997: 226.

<sup>89</sup> Lockhart 1992: 401, 407.

<sup>90</sup> Knutsen 2013: 122; Bjørge, Rian og Kaartvedt 1995: 169; Frost 2000: 46; Lind: «Den Polsk-svenske Krig 1599–1629» [http://denstoredanske.dk/Geografi\\_og\\_historie/Norge\\_og\\_Sverige/Sverige\\_1523-1809/Den\\_Polsk-svenske\\_Krig\\_1599-1629](http://denstoredanske.dk/Geografi_og_historie/Norge_og_Sverige/Sverige_1523-1809/Den_Polsk-svenske_Krig_1599-1629) [Lesedato: 22.05.2016].

<sup>91</sup> Probst 1996: 157.

<sup>92</sup> Moseng mfl. 2003: 191–193; *Danmarks krige* 2013: 35.

Dei sameinte Nederlanda var aktivt inne i konflikhtar mellom Danmark-Noreg og Sverige, for å sørgje for at ikkje ein av dei nordiske statane vart sterkare enn den andre. Mellom anna var det viktig for Dei sameinte Nederlanda å halde tollnivået i Øresund nede, samt å sikre fri handel i Austersjøen.<sup>93</sup> Torstenssonskrigen (1643–1645)<sup>94</sup> var i utgangspunktet eit oppgjer mellom Danmark-Noreg og Sverige. Frå 1630 av hadde Sverige gått inn i trettiårskrigen, og var framleis oppteken med krigføring i Tyskland. Sjølv om Christian IV ikkje lengre var involvert i trettiårskrigen med militære styrker, ønskte han å spele ei rolle som diplomat. I 1641 vart han godkjend som meglar, og hadde i hemmelegheit forsøkt å få med seg den tyske keisaren, for å få til gunstige avtaler om herredømme over område i tilknytning til Austersjøen. Christian IV ønskte gjennom dette å forhindre svenskane i å etablere seg i Pommern. Då Sverige fekk nyss om desse hemmelege forhandlingane, valde dei å komme Christian IV i forkjøpet, og forflytta troppane sine frå Böhmen til Holstein, og invaderte Jylland i 1644, på same måte som Wallenstein hadde gjort under Keisarkrigen.<sup>95</sup>

Krigen utvikla seg til å bli ein del av trettiårskrigen gjennom at keisaren sende delar av hæren etter general Torstensson. Han vart forhindra av dette og måtte snu hæren vekk frå Danmark på grunn av ei allianse mellom Sverige og Transilvania, som med fransk pengestøtte invaderte det habsburgske Ungarn.<sup>96</sup> Sjøslaga var avgjerande for krigsutfallet. Sjølv om den dansk-norske flåten klarte å slå tilbake ein nederlandsk hjelpeflåte i slaga i Lister Dyb, så tapte dei stort mot svenske skip under slaget i Femern Bælt. Det danske nederlaget ved Femern Bælt endra maktbalansen til sjøs slik at ein dansk-norsk seier ikkje lengre var mogleg. Dei mange tapa marinen vart påført gjorde det vanskeleg å sende ut sjørøvarpatruljar dei neste seks åra. Ved freden i Brömsebro tapte Danmark-Noreg øyane Gotland og Ösel i Austersjøen, samt Jemtland og Herjedalen i Noreg. I tillegg vart Halland pantsett for ei periode på 30 år.<sup>97</sup>

### 3.2 Christian IVs tid

Christian IV var ein ambisjonsrik konge som førte ein aktiv utanrikspolitikk, hadde eit omfattande fyrstenettverk i Europa, og regjerte dobbeltmonarkiet med stor energi. Han blanda

---

<sup>93</sup> Eit døme på dette var då Christian IV heva tollnivået betrakteleg i 1638, men måtte senke det igjen etter Torstenssonskrigen. Sjå Israel 1989: 146–149. Under Torstenssonskrigen (1643–1645) fekk Sverige flåtehjelp frå Dei sameinte Nederlanda. Tilsvarande fekk Danmark-Noreg flåtehjelp under Karl Gustav-krigane (1655–1660).

<sup>94</sup> Eg har valt å bruke det danske namnet på krigen i staden for den norske nemninga Hannibalfeiden. Dette fordi det i stor grad er den danske sida av konflikta som har betydning for bruken av flåten.

<sup>95</sup> Olesen 2012: 114–117; Parker 1984: 174.

<sup>96</sup> Parker 1984: 174–175.

<sup>97</sup> Probst 1996: 234, 250, 256.

seg inn i store og små saker, og førte ein evig kamp mot det danske riksrådet i sitt utanrikspolitiske arbeid. Riksrådet hadde ført ei fredslinje overfor Sverige, som først vart broten med Kalmarkrigen (1611–1613). I motsetnad til riksrådet ville Christian IV føre ein hardare politikk mot Sverige for å hindre dei i å ekspandere og for å oppretthalde og sikre Danmark-Noreg sitt Austersjøherredømme, samt utvide makt- og økonomiske interesser i det nordtyske området.<sup>98</sup> Den danske adelen hadde gjennom riksrådet hatt økonomisk og politisk suksess med sin strategi, og var tilfreds med situasjonen i Danmark-Noreg slik den var. Splittinga mellom kongen og riksrådet vart forsterka av nederlaget i Keisarkrigen.<sup>99</sup> Christian IV var på mange område sjølvstendig konge og imperiebygger. Han sikra herredømmet i nord gjennom Kalmarkrigen og påfølgjande avtaler, ønskte å ekspandere i Nord-Tyskland og ville sikre herredømmet i Austersjøen og andre havområde som han meinte høyrde til den dansk-norske krona. Svalbard var også eit område kongen kjempa for å få suverenitet over. I tillegg sendte han ekspedisjonar nordover for å finne både Nordaustpassasjen og Nordvestpassasjen, for å sikre seg nye handelsruter. Dansk ostindisk Compagnie som vart stifta i København i 1616 var eit ledd i ekspansjonen og imperiebygginga. To år etter leidde Ove Gjedde ein ekspedisjon som skulle grunnlegge kolonien Trankebar på det indiske fastlandet.<sup>100</sup> Christian IV var ein imperiebygger som naut godt av å ha ei sterk sjømakt bak seg i ein brytningsfase i europeisk politikk. På trass av konfliktane med riksrådet styrkte staten seg gjennom perioden, med ei parallell skatteopptrapping og militarisering.<sup>101</sup>

### 3.2.1 Relasjonar mellom Danmark-Noreg, Norden og Europa

Riksrådet og kongen ønskte å føre forskjellige typar utanrikspolitikk. Det hendte at kongen sine ordrar og ønskje vart skuva til side under forhandlingar med andre statsmakter, til dømes overfor Sverige. Regjeringsperioden til Christian IV var prega av maktkampen med Sverige. Som nemnt tidlegare meinte Christian IV at han hadde råderett over både *Dominium maris Septentrionalis* og *Dominium maris Baltici*.<sup>102</sup> Denne politikken vart først fremma av faren, Frederik II, frå 1570-åra. Han sendte fleire marineekspedisjonar nordover til Kolahalvøya for å markere dansk-norsk overhøgheit i løpet av 1584–96. Kongen forsøkte å stoppe både den nederlandske og engelske russlandsfarten i nord, men lukkast ikkje. Han utstedte til og med kaperbrev frå slutten av 1570-åra til skipparar som ønskte å kapre skip som sigla utan å betale

---

<sup>98</sup> Olesen 2012: 97–98.

<sup>99</sup> Rian 1997: 239.

<sup>100</sup> Probst 1996: 140–141.

<sup>101</sup> Rian 1997: 394.

<sup>102</sup> Sjå siste avsnitt i 2.2 Kongens strømme: «Østersøen», «Vestersøen» og «Nordsøen», s. 13.

toll. Kongen såg seg villig til å tillate skipsfarten mot toll, og i 1583 skreiv engelske gesandtar under på ei avtale som sikra Moskva-kompaniet handel nord om Vardøhus mot ein toll på 100 rosenoblar. Etter Frederik II sin død gjaldt ikkje denne avtala lengre.<sup>103</sup> Christian IV fortsette med orlogsekspedisjonar nordover, slik som faren i si tid hadde gjort. Etter sin eigen nordområdeekspeidisjon i 1599 vart forholdet til England og dronning Elisabet I ampert. Kongen hadde teke engelske handelsskip som ikkje hadde dansk-norsk pass til å sigle på «kongens strømme», og det vart difor arrangert eit forliksmøte i Emden (som ikkje førte fram) og seinare i Bremen 1602.<sup>104</sup> Før ein kunne få til eit resultat av forhandlingane døydde dronninga, og krona gjekk vidare til Christian IV sin svoger, James VI og I av Skottland og England<sup>105</sup>. Alliansebygging og diplomati gjennom å knytte nettverk og familie inn i dei ulike fyrstehusa i Europa var viktig, slik ein ser gjennom giftarmålet til prinsesse Anna med kong James VI av Skottland.<sup>106</sup> Nordområda var ei viktig geopolitisk brikke i maktkampen på 1600-talet, og førte til omfattande diplomatisk aktivitet overfor England, Russland og Sverige. Dragkampen mellom tsaren i Russland og den dansk-norske kongen fekk ikkje noko løysing, sjølv om ein hadde inngått avtale om giftarmål mellom Christian IV sin bror og tsaren si einaste dotter, då brudgommen døydde før bryllaupet. Knivinga mellom dei to statane held fram med rituelle reiser av dansk-norske og russiske skatteinnkrevjarar som drog til høvesvis Kola og Vardøhus, den såkalla Malmisreisa.<sup>107</sup>

Øresundstollen, råderetten over havområda og ressursane der var sentral i den diplomatiske verksemda til oldenborgmonarkiet på 1600-talet. Det var til dømes viktig for Dei sameinte Nederlanda at tollnivået vart halde lågt nok for å sikre profitt i Austersjøhandelen. Under Keisarkrigen var nederlendarane rasande over Christian IV sin tollpolitikk i Øresund og i Noreg. Ikkje berre vart tollen kraftig auka, dei hadde også manglande beskyttelse mot dei mange spanske kaperane i dei kystnære farvatna i Noreg og Øresund.<sup>108</sup> Relasjonane til dei andre sjøfartsnasjonane stod og falt på politikken på havområda og i Øresund. Tollen gav kongen store inntekter, som han kunne bruke til krigføring og ekspandering av riket.

---

<sup>103</sup> Rian 1997: 106–107, 211–212; Bjørge, Rian og Kaartvedt 1995: 154.

<sup>104</sup> Sjå fotnote 68.

<sup>105</sup> I 1603 vart Skottland og England samla under ein konge. Sjølv om James I prøvde å samle kongedømme i ein fast union, lukkast han ikkje og etter forhandlingane i 1608 var dei to landa framleis to distinkte kongedømme samla under ein konge. Ved omtale av James, vil han i tida før 1603 verte omtala som James VI og frå tida etter 1603 som James I. Murdoch 2010: 127.

<sup>106</sup> Sjå 4.1 Tidleg utsending av eskadrar, s. 42.

<sup>107</sup> Rian 1997: 212–213.

<sup>108</sup> Det var ein av grunnane til at Dei sameinte Nederlanda hjelpte Sverige under Torstenssonskrigen. Rian 1997: 242.



Handelsskip som betalte toll i sundet hadde rett på beskyttelse frå den dansk-norske kongen. For å ha legitimitet for avgifta var det viktig å ha ein sterk marine. Helsingør og Kronborg spelte nøkkelrolla i innhenting av toll. Då Frederik II grunnla borga var det eit signal om at Danmark-Noreg uomtvista hadde herredømmet over den vestlege delen av Austersjøen. Byen var dessutan senter for utsending av sjørøvarpatruljer i Nordsjøen, då marineskipa måtte sigle gjennom sundet på veg ut og tilbake frå tokt. Piratane frykta Helsingør, og unngjekk byen så godt dei kunne. Dei sjørøvarane som vart tekne vart hengt på stranda nord for byen, noko som Jette Linaa skriv skjedde ofte.<sup>109</sup>

### 3.2.2 Oppbygginga av den dansk-norske flåten

For konglomeratstaten Danmark-Noreg var marinen nøkkelen til å binde det store imperiet saman. Marinen var ikkje berre viktig i krig, men også når andre statar førde krig mot kvarandre og brukte kaperverksemd for å ramme handelen. Handelen i dansk-norske farvatn vart fleire gonger ramma av andre land sine kaperar, og det vart viktig å sende ut regelmessige patroljer for å sikre kystbefolkninga i Noreg og Island.<sup>110</sup> Flåten vart under Christian IV bygd opp til å bli den fjerde sterkaste i Europa på den tida, nest etter Spania, England og Dei sameinte Nederlanda.<sup>111</sup> Frå 1596 til 1611 fekk marinen tilført heile ti nye krigsskip på over 100 tonn, og bestod då av over 30 store krigsskip og med ein samla tonnasje på 15 000 tonn.<sup>112</sup> Kongen såg på seg sjølv som eigar av flåten med full disposisjonsrett over han. Han hadde stor interesse for denne, og besøkte ofte basen på Holmen i København. Det vart bygd ei ny skipshamn, med tilhøyrande provianthus og lagerbygning der som ledd i utbygginga av marinen. I Tøjhusshavnen kunne orlogsskip verte utrusta utan at nokon kunne sjå kva som gjekk føre seg. På Bremerholm der flåten hadde sin faste base, var det både fast tilsette folk og verva eller utskrivne folk. Om vinteren vart dei utskrivne folka ofte sett i borgarleie. Det vil seie at dei fekk kost og losji av borgarar i byane, og oppheldt seg der fram til flåten trong dei i arbeid igjen.<sup>113</sup> Det tok ikkje lang tid før det vart behov for folk i flåten til kvar ei tid, og i 1615 verva Christian IV 1500 mann til fast teneste både i krigstid og fredstid.<sup>114</sup> Med utbygging av fleire og større skip, vart det nødvendig med eit godt utdanna og øva mannskap, og difor bestemte kongen seg for å bygge «boder» for å huse desse i nærleiken av

---

<sup>109</sup> Bellamy 2005: 13; Linaa 2012: 202.

<sup>110</sup> Bjørge, Rian og Kaartvedt 1995: 142.

<sup>111</sup> Jónsson 2009: 17.

<sup>112</sup> Rian 1997: 222. For ei oversikt over alle skipa i den dansk-norske flåten ved årsskiftet 1610–1611, sjå Probst 1996: 107.

<sup>113</sup> Barfod 2004: 61.

<sup>114</sup> Barfod 2004: 66.

Bremerholm.<sup>115</sup> Både byen København og marinen bar preg av å vera maktsentrum i eit oversjøisk imperium, med store befolkningsinnslag av både tyskarar, nordmenn og islendarar i tillegg til danskane. Det vart utskrive langt fleire båtsmenn frå Noreg enn frå Danmark til marinen, så mange at myndigheitene sjølve sa at kysten ved Noreg nesten låg aude.<sup>116</sup>

I tillegg til den eigentlege flåten vart det i på eit stendermøte i Noreg i 1628 lansert ein plan for defensjonsskip. Ein håpa at ei slik ordning ville fremme handelen og skipsfarten i Noreg. Eit defensjonsskip var eit skip utrusta og bygd av borgarane i kjøpstadene som både kunne brukast som handelsskip og orlogsskip. Skipet måtte ha større lasterom enn orlogsskip med tilsvarende mange kanonar for at det skulle kunne brukast som handelsskip. Eigarane av defensjonsskipet fekk dekka delar av utgiftene sine gjennom privilegium på handel, ved redusert toll og råderett over erobra gods om skipet tok ei prise. Konseptet med defensjonsskip vart aldri heilt vellukka under Christian IV si regjeringstid. I 1629 vart det bestemt å bygge heile 21 defensjonsskip frå dei forskjellige kjøpstadene og lena i Noreg. Det var meininga at skipa skulle vera klare til sommaren 1631. Det var låg interesse blant borgarane og vanskeleg å skaffe nok kapital til bygging, så fleire kjøpstader bad om å få reduksjon i talet på defensjonsskip dei skulle stille. Innan 1633 var talet på skip redusert frå 21 til 11. Dei fekk lita innverknad på skipsfarten på 1630- og 1640-talet. Det vart likevel skaffa skip i nokre av byane, men då mindre skip. Defensjonsskipa var ein dyr byrde for borgarane. Skipet skulle i periodar vera tilgjengeleg for bruk i flåten, og låg difor lengre periodar ubrukt i hamn. Borgarane måtte i desse periodane sende brev til kongen for å søkje om å få bruke defensjonsskipet i handelsfart. Mange av skipa vart tekne som priser, ofte på nokre av dei første reisene. Å få erstatning for desse var ein langtekkeleg prosess som kunne ta fleire år. Ordninga fungerte dårleg med bakgrunn i at borgarane ikkje hadde kapital nok til å investere i defensjonsskip som vart tekne som priser eller som forliste med ein gong dei vart tekne i bruk. Privilegia kongen gav var ikkje nok til å få profitt frå skipa og prosjektet vart foreløpig gitt opp i 1656.<sup>117</sup>

Defensjonsskipsordninga kan sjåast på som eit forsøk på å utvide rekkevidda til marinen. Ein herskar over såpass store havområde hadde behov for ikkje berre ein men eigentleg tre

---

<sup>115</sup> Barfod 2004: 71.

<sup>116</sup> Rian 1997: 307; Hutchinson 2014: 405.

<sup>117</sup> Gjeruldsen 2002: 24–26, 29–31, 36, 44–46, 48–50; Holm 2000: 198. Sjå 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribytтарar på 1630-talet, s. 86, for døme på eit defensjonsskip som vart teke på konvoireise og s. 88–89 for døme på bruk av defensjonsskip.

mariner for å kunne dekke alle havområda som låg til riket, både ved Noreg, Danmark, Holstein og dei tidlegare skattlanda Island, Færøyene og Grønland. For marinen var det essensielt å ha forskjellige skipstypar som kunne operere i uavhengige flåtar og som samtidig kunne patruljere over dei store havområda. I krigstid var det nokre gonger nødvendig å mobilisere heile flåten i krigsoperasjonar, slik at vanlege fredsoperasjonar vart neglisjert og andre havområde utsette for angrep. Døme på dette kan ein sjå frå Keisarkrigen.<sup>118</sup> For Christian IV var det viktig å verte oppfatta som ein maritim herskar.<sup>119</sup> Han vart regelmessig portrettert som Neptun, den guddommelege herskaren over havet, noko som understrekar den store interessa kongen hadde for flåten.

### 3.3 Skipsfart og handel

Ein ser at piratane ofte kom i kjølvatnet av lukrativ handel. Spania sin «treasure flota» frå Karibia, handelen i det indiske hav med gull, myntar (på engelsk «specie»), krydder, silke og fint tøy, kval- og fiskefangsten i New Foundland og slavehandelen langs Afrikas vestkyst var nokre av dei meir attraktive områda for både piratar og kaperar. Danmark-Noreg hadde ei attraktiv geopolitisk plassering i Norden, og dansk-norske havområde var gjenstand for auka handel, både gjennom Bussesundet i nord, og Øresund i sør. Frå slutten av 1500-talet og byrjinga av 1600-talet vart Hanseatane sitt tidlegare handelsmonopol i Nord-Europa utfordra av nye sjøfartsnasjonar som England og Dei sameinte Nederlanda. Gjennom heile 1600-talet passerte det mellom 4000 og 6000 skip årleg gjennom Øresund, noko som gav danskekongen store tollinntekter. Av desse var om lag 2000 hollandske.<sup>120</sup> Dei sameinte Nederlanda kom til å utvikle eit verdsomspennande handelssystem, og dominerte handelen over store delar av verda gjennom heile 1600-talet.<sup>121</sup>

Handelsverksemd kan vera ein forklaringsfaktor, i tillegg til krigføring, på kvifor ein finn kaperar og piratar i visse område. Stor skipstrafikk og handelsverksemd kan verke som lokkemiddel for piratar og andre som ønskjer å utnytte handelsapparatet. Kåre Lunden presenterer i boka *Økonomi og samfunn* ein økonomisk modell, der han karakteriserer mellom

---

<sup>118</sup> Til dømes var det då det kom inn flest klager på urett gjort av dunkerkarar på «kongens strømme» og i 1627 var barbarkorsarar på Island og tok med seg nærmare 400 fangar til Algerie. Sjå 5.2 Keisarkrigen 1625–1629 og auke i fribyttari, 5.3 Tyrkiske korsarar på Island i 1627 og 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet. Bellamy 2005: 39.

<sup>119</sup> Bellamy 2005: 37.

<sup>120</sup> Børresen 1993: 140.

<sup>121</sup> Underkapitla 3.3, 3.3.1 og 3.3.2 byggjer på tilsvarande avsnitt i artikkelen eg skreiv til *Heimen*. Berger 2016: 8–11.

anna piratar som «parasittar» på handelen som på mange måtar kan sjåast på som handelspersonell med negativt forteikn. Dei er med på å bremse den prosessen som handelsaktørane akselererer. Lunden ser dessutan på kvar epoke sine «parasittar» som ein indikator på omfang og former i handelsverksemda. Han legg fram ein modell med tre skalaer som «parasittane» kan karakteriserast langs; frå heiltidsrøvar til deltidrøvar, spesialisering på ein type økonomisk verksemd til allsidig røvari og geografisk spesialisering etter storleik på det geografiske området røvaren eller «parasitten» dekker.<sup>122</sup> Dunkerkarane sine angrep på hollandsk handel kan tene som eit døme. I krigstid vart hollandsk handel hemma gjennom tap til dunkerkarane, som førte til høgare forsikring og fraktratar.<sup>123</sup> I denne perioden avhang altså handelens framgang tettare enn før på ein effektiv marine som kunne handheve makt på sjøen.<sup>124</sup>

### 3.3.1 Internasjonal handel i nord

Havområda i nord vart stadig meir interessante for dei europeiske landa, og ein ser på 1600-talet ein aukande skipstrafikk med oppgåver som handel, fiske, kvalfangst og ekspedisjonar for å finne nytt land og nye sjøvegar. I 1553 oppdaga ein engelsk ekspedisjon Nordkappruta på ny. Denne ruta gjekk langs Norskekysten nord til Nordkapp og svinga deretter austover inn i Kvitsjøen. Dette gjorde det mogleg å handle med Russland i nord, noko engelske og skotske handelsmenn tidleg byrja med på dei isfrie småhamnene ved Karelstranda og *Pomorje*. Den tidlege handelen, og handelen langs kysten ved Vardø og Kola-kysten, ber preg av å ha vore del av ein regionalbasert økonomi, med utveksling av varer som «vin, salt og tekstilar mot torsk, laks, tran og skinnprodukter.»<sup>125</sup> Kola by var for ei kort periode frå ca. 1570 ein internasjonalt prega handelsstad med eksport av varer frå indre Russland mot import av luksusvarer. Dette endra seg då tsaren oppretta handelsbyen Novo-Kholmogory i 1584 (døyp om til Arkhangelsk i 1613) og bestemte at all utanlandsk handel med indre Russland skulle skje via Arkhangelsk. Byen vart bygd i nærleiken av eit kloster dedisert til erkeengelen Michael som hollandske handelsmenn allereie hadde byrja å bruke i handelen deira med indre Russland. Etter at Sverige okkuperte Narva mot slutten av 1500-talet og effektivt kontrollerte all russisk handelsverksemd i Austersjøen vart varene frå Moskva i større grad kanalisert nordover til Kvitsjøen og ut gjennom Arkhangelsk. Det ser ut til at handelen på Arkhangelsk særleg var ein transittandel med indre delar av Russland, der ein hovudsakleg handla med

---

<sup>122</sup> Lunden 1972: 68–69.

<sup>123</sup> Cooper 1970: 233.

<sup>124</sup> Cooper 1970: 237.

<sup>125</sup> Hagen 2004: 14.

luksusvarer.<sup>126</sup> I første omgang vart dette ein fordel for det engelske «Muscovy Company», som hadde handla i nord heilt sidan 1553. Desse baserte seg i hovudsak på den største engelske eksportvaren på den tida; klede. Kompaniet hadde fått handelsmonopol frå den engelske krona i 1555, og fekk forhandla fram privilegium med den russiske tsaren same år. Mot slutten av 1500-talet vart desse privilegia reforhandla, og i 1589 miste dei mange av sine eksklusive rettar. «Muscovy Company» fekk ikkje noko monopol på den nordlege handelsruta frå den russiske tsaren som ønskte å opne opp for andre statar, så dei kunne ikkje lenger støtte seg på at tsaren visiterte andre handelsmenn frå England. Ein av fordelane kompaniet hadde var framleis fritak frå å betale toll, noko som vart vidareført i nye avtaler i 1596 og 1598.<sup>127</sup>

Dei sameinte Nederlanda byrja først å handle regelmessig med Arkhangelsk i løpet av 1580-åra, men då særleg med bulkvarer som salt og sild. Det var først i løpet av 1590-åra at hollendarane kom til å ta over handelen med dyre luksusvarer. Både pelsvarer, lær, kaviar og anna vart eksportert vestover. Handelsskipa hadde også med seg luksusvarer til Russland, slik som silke, fine krydder, middelhavsfrukter, sukker og papir. Dei sameinte Nederlanda importerte fleire varer enn dei eksporterte, og måtte difor ha med mellom 20 % og 30 % av vareverdien på dei russiske varene i spansk sølv for å kunne betale mellomlegget.<sup>128</sup> Etter at krigen med Spania var teke opp igjen i 1621, opplevde Dei sameinte Nederlanda ein stor nedgang og motgang for handel i Middelhavet og med Levanten. Likevel klarte dei å kanalisere mykje av handelen gjennom andre delar av det hollandske handelssystemet. Størsteparten av den persiske silken som vart frakta til Amsterdam vart no, i staden for å bli frakta frå Levanten gjennom Middelhavet, kanalisert gjennom Moskva og nord til Arkhangelsk, samt til Persiabukta, der VOC frakta det rundt Afrikas horn.<sup>129</sup> I Flandern ser ein ei vending frå eit handelssentrum i Antwerpen, som i hovudsak handla med Russland gjennom Narva i Austersjøen, til auka handelsutveksling mellom Amsterdam og Arkhangelsk.<sup>130</sup> Bakgrunnen for dette, var den tidlegare nemnte lausrivinga av dei nordlege delane av Nederland og Sverige sin okkupasjon av Narva. Etter kort tid klarte dei å blokkere handelen til Antwerpen, og ta over mykje av den handelsverksemda Antwerpen tidlegare hadde hatt. På grunn av dette, skjedde det ei storflytting av handelsentreprenørar frå

---

<sup>126</sup> Hagen 2004: 14–15; Veluwenkamp 1995: 262, 264.

<sup>127</sup> Willan 1956: 7, 11, 179, 230.

<sup>128</sup> Israel 1989: 43–47.

<sup>129</sup> Israel 1989: 152–153; Attman 1979: 162. Sjå Ólafsson sine kommentarar om persisk silke i 4.3.4 Jan Mandaus i Nord-Noreg 1615, s. 66.

<sup>130</sup> Attman 1979: 40–41; Israel 1989: 43–44.

Antwerpen og nordover til nordtyske fyrstestatar i første omgang, men deretter til det raskt veksande Amsterdam. På kort tid klarte Amsterdam å bli det leiande handelssentrumet i Europa og verda.

Nokre av grunnane til at handelsruta i nord vart så populær, var at ein slapp den dyre Øresundstollen og svenskane i Austersjøen, samt gjennom innlandsruta i Russland, tyrkarar, italiendarar og spanjolar i middelhavsområdet. I tillegg til hollendarar og engelskmenn nytta franskmenn og tyskarar seg av Nordkappruta. Likevel var det hollendarane som kom til å dominere langdistansehandelen med Russland på 1600-talet, heilt fram til slutten av Den store nordiske krig i 1721. Engelskmenn vart raskt utkonkurrerte av Dei sameinte Nederlanda, som allereie i 1609 dominerte handelen i Arkhangelsk.<sup>131</sup> Likevel finn vi mange engelske skip i Finnmark på starten av 1600-talet. Mellom anna sendte Hull nesten alle sine fiske- og handelsbåtar nordover til Finnmark, noko vi kan sjå på Christian IV sitt tokt i 1599 då alle dei engelske skipa som vart konfiskerte kom frå Hull.<sup>132</sup>

Den unge kongen Christian IV tok formelt over styret av Danmark-Noreg i 1596, og alt året etter forbaud han all fri engelsk gjennomfart ved Vardøhus. Slik Øresundstollen gav kongen direkte inntekt, såg han for seg Bussesundet utanfor Vardø som eit mogleg Øresund i nord. Allereie faren, Frederik II, såg moglegheita til å tene på aktiviteten i nord gjennom å krevje toll av fartøy som reiste gjennom dansk-norske farvatn til Russland.<sup>133</sup> Handelsfartøy som ville sigle fritt og uhindra, måtte betale toll til den dansk norske krona. Gjennom denne avgifta forplikta kongen seg til å beskytte skipa som sigla i hans farvatn mot overgrep frå til dømes piratar. Mykje på grunn av risikoen for å verte kapra, auka fraktkostnadane mykje. Handelen med Russland vart også påverka av dunkerkiske kaperar. I 1642 vart åtte rikt lasta hollandske skuter som sigla i konvoi frå Arkhangelsk fakka av kongelege skip frå Dunkerque. Kostnadane heldt seg høge fram til Dunkerque fall i hendene på Frankrike i 1646.<sup>134</sup> For kaperar og piratar må det ha verka lukrativt å ta hollandske og engelske handelsskuter på retur frå Russland med luksusvarer.

---

<sup>131</sup> Israel 1989: 44.

<sup>132</sup> Agnarsdóttir 2013: 210; Hagen 2004: 6; Hagen og Sparboe 2004: 86–87. Sjå 4.1 Tidleg utsending av eskadrar, s. 43.

<sup>133</sup> Oset 2010: 11; Attman 1979: 160.

<sup>134</sup> Israel 1989: 134–136.

Likeeins har dei rikt lasta skutene med tømmerlast frå Sør-Noreg vore attraktive for fribyttarar og kaperar. Den store eksportvaren i Sør-Noreg var tømmer, og dei viktigaste utskipingshamnene fann ein frå Lista og austover. Det vart skipa ut tømmer frå heile kysten, der det var hamner og trelast til det. Dei viktigaste områda var Oslofjorden, Drammensfjorden, Vestfold-kysten, Telemark-kysten og frå Agder, men det vart frakta tømmer også frå mellom anna Nordmøre. Eit skip frå Nederland kunne bruke berre ei veke på å sigle til Sør-Noreg, og kunne i løpet av ein seglingsseong gjera fleire turar med varer frå Nederland og tømmer frå Noreg. På det meste var det så mykje som 400 skip som var involverte i norgesfarten midt på 1600-talet. Trelasthandelen vart aldri konsentrert rundt ein ladestad, men ettersom skogen langs kysten forsvann var det viktig å ha ei elv til å fløyte tømmeret til utskiping på. Skien vart i løpet av 1600-talet ei viktig utskipingshamn, og i nærleiken voks ladestadane Porsgrunn, Brevik og Langesund fram. Ved Nordmøre kom utskipinga til å samle seg rundt dei to tollstadene Lille-Fosen<sup>135</sup> og Molde, der trelasthandelen kom til å ha stor betydning fram til høvesvis 1700 og 1650.<sup>136</sup> Eik var det mest etterspurte materialet, men på starten av 1600-talet var det meste av eikeskogen hoggen ned, og kongen la ned forbod mot å selje meir eikeskog, då han sjølv trong tømmeret til å bygge orlogsskip med. Mastetre, plankar og bord frå furu og gran var hovudvekta av tømmeret som vart frakta frå starten av 1600-talet. Smugling var vanleg og både hollendarane og lokale bønder tente på å utveksle varer utan at tollarane vart innblanda. Tollvesenet var heller ikkje godt utbygd, så dei få tollarane som var hadde ei vanskeleg og omfattande oppgåve. På midten av 1600-talet vert det estimert at handelsskuter frå Dei sameinte Nederlanda frakta så mykje som 250 000 tonn med varer i året.<sup>137</sup> Handelstrafikken var med andre ord stor langs kysten av Sør-Noreg, og attraktiv for mellom anna dunkerkarar særleg under trettiårskrigen.<sup>138</sup>

### 3.3.2 Privilegiehandelen i Nord-Noreg

For innbyggjarane i Nord-Noreg var Bergenshandelen og privilegiehandelen frå Trondheim livsnødvendig. Dei var avhengige av nødvendige varer som korn og salt. Bergen skipa ut flest varer til Nord-Noreg, og kan difor reknast som «Nordlands økonomiske og kulturelle

---

<sup>135</sup> På Nordmøre, området som seinare vart Kristiansund. Løyland 2012: 46. Schreiner 1933: 68.

<sup>136</sup> Hutchinson 2014: 512–514.

<sup>137</sup> Løyland 2012: 23–24, 27, 29, 32, 40, 42; *Lokalhistoriewiki*: «Skien»

<https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Skien> [Lesedato: 22.05.2016]; Thorsnæs 2015: *SNL*: «Skien»

<https://snl.no/Skien> [Lesedato: 22.05.2016]. For meir om hollandsk handel og deira tyding for Nord-Europa og Noreg, sjå avsnittet «Nederlandernes gullalder» i Hutchinson 2014:409–412 og kapittelet «Kystsamfunnet i hollendertida» i Hutchinson 2014: 519–526.

<sup>138</sup> Sjå 5.2 Keisarkrigen 1625–1629 og auke i fribyttari og 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet.

sentrum». <sup>139</sup> På grunn av privilegie- og monopolpolitikk hadde Nord-Noreg ingen kjøpstad etter svartedauden, og det vart ikkje oppretta nokon kjøpstad i løpet av 1600-talet. Frå mellomalderen hadde Bergen og Trondheim hatt rettar til å drive handel med Nord-Noreg, og fekk frå 1591 einerett på denne handelen. Ingen andre hadde lov til å drive handel mellom Bergen og Vardøhus. Andre kjøpstader både i Noreg, Danmark og andre område måtte ha spesiell tillating til å handle i nord. Frå 1620 fekk islandske kompani privilegium på handel i Nord-Noreg, men klarte seg ikkje i konkurransen mot Bergen og Trondheim som var vel etablerte. <sup>140</sup>

Hanseatane hadde frå mellomalderen av hatt ein særskild sterk posisjon på handelsfronten, men frå 1580 av gjorde lokale kjøpmenn frå Bergen seg uavhengige av hanseatane gjennom utanrikshandel og Finnmarksfart, og kom til å ta over mykje av handelssamkvemet med Finnmarkskysten. Fleire bergenske nordlandshandlarar vart fastbuande i Nordland og Finnmark, men beholdt ofte borgarskapet sitt frå byen, for å ha friare taumar med handelen. <sup>141</sup> I ein mellomperiode frå ca. 1560 til ca. 1660 var det fleire som konkurrerte om handelen på Finnmark. Ein lokal handelsstand voks fram i Finnmark, og dei utanlandske skutene frå Dei sameinte Nederlanda, Frankrike, England og til dels fiskefartøy frå Danmark hadde også med seg handelsvarer til lokalbefolkninga. <sup>142</sup> I Finnmark vart fiskarar og handelsmenn i løpet av 1600-talet nært knytt saman gjennom det som vert kalla «utredersystemet». Ein fiskar var i dette systemet forplikta til å levere fisken til ein bestemt handelsmann, som skaffa han fiskeutstyr og reiskapar, samt livsnødvendige matvarer tilbake. Det var mogleg å få varer på kreditt i dårlege år, men då auka fiskaren både gjelda si og avhengigheit til handelsmannen. <sup>143</sup> Av varer som vart frakta nordover kan nemnast byggkorn og -mjøl, malt, rugmjøl, salt, jern og jernprodukt, forskjellige stoff som kattuner <sup>144</sup>, grovt klede, fint og grovt lerret, vadmål, boistoff <sup>145</sup>, kniplingar og band i forskjellige fargar. Aller helst tok nok nordlandshandlarane med seg brennevin, tobakk og øl, då det var dette dei tente mest på. Den viktigaste eksportvaren frå Nord-Noreg var tørrfisken. I tillegg frakta nordlandshandlarane andre

---

<sup>139</sup> Kiil 1940: 27.

<sup>140</sup> Hansen 1990: 112–113 og 230; Nedkvitne 1988: 93, 277. Sjå 5.1 Sjørøvarpatruljer under første del av trettiårskrigen, s. 73.

<sup>141</sup> Nilsen 1966: 27; Kiil 1940: 48; Hansen 1990: 112–113, 230; Nedkvitne 1988: 93.

<sup>142</sup> Hutchinson 2014: 462–463.

<sup>143</sup> Niemi 2012: 23–24. Sjå også Hutchinson 2014: 463.

<sup>144</sup> Kattun er eit glatt og tjukt bomullsstoff i toskaftsbinding, ofte med stormønstra trykk. *SNL*: «Kaliko» <https://snl.no/kaliko> [Lesedato: 21.05.2016].

<sup>145</sup> Boistoff er eit relativt tungt, men likevel laust vove toskafta kardegarns ullstoff med tett, lodden overflate. *SNL*: «Boi» <http://snl.no/boi> [Lesedato: 21.05.2016].



sjøprodukt som kvalolje, samt gardsprodukt som smør, ost og talg. Forutan dette tok dei med seg samiske produkt, som eksklusive skinnvarer og laks. Desse skinnprodukta hadde høg verdi og etterspurnad.<sup>146</sup> I Nordland og Troms var det særleg Trondheimsborgarane som forsynte befolkninga med handelsvarer. Borgarane reiste nordover om sommarmånadane med varene sine til borgarleia langs kysten. På starten av 1600-talet var både Bergensborgarar og Trondheimsborgarar involverte i handelen, men mot slutten av 1600-talet hadde Trondheimsborgarane teke over handelen i Nordland og Troms medan Bergensborgarane fokuserte på Finnmarkskysten.<sup>147</sup> I Finnmark tok utreiarsystemet over for jektefarten til Bergen, men i Nordland var det framleis vanleg å sende jekter til Bergen med fisk for å handle korn. Kremmarane som kom til Nordland og Troms på våren hadde i hovudsak med seg alkohol, klede, jernsaker og tobakk; med andre ord lett omsettelege varer.<sup>148</sup>

Privilegiehandelen til norske borgarar var utsett for fleire problem. Klagemåla har i hovudsak vore på at utanlandske skip stel handelsgrunnlaget deira. Forutan dette har dei også sendt inn klagar på sjørøvarar og kaperar langs Norskekysten og heilt nord til Vardøhus. Seinare i avhandlinga kjem eg til å trekke fram ein kaper frå Dunkerque som røva frå danske og norske borgarar på privilegiehandel i nord i 1602. I tillegg viser ei klage frå 1635 at problemet framleis var til stades nokre tiår seinare. 33 Bergensborgarar klaga her over sine danske konkurrentar, men også på at dei har lide store tap på grunn av sjørøvarar og kaperar. Det var altså ikkje berre den utanlandske handelen i nord som var mål for sjørøvarar og kaperar. Den lokale privilegiehandelen på Nord-Noreg kunne også bli ramma av sjørøvarar som røva dei for verdier.<sup>149</sup>

### 3.4 Oppsummering

Første halvdel av 1600-talet var prega av krig og konsolidering av statsmakt. Europa var på mange måtar i ein permanent krigssituasjon frå 1568 til 1648, med få år der det var fred mellom alle statane. Åttiårskrigen (1568–1648) har prega sjøfarten på mange måtar gjennom den store bruken av kaperar frå fleire av landa som var involverte. På grunn av dei mange krigane kunne sjøfolk gjera kaperfart til eit yrke ved å tene forskjellige herskarar i forskjellige

---

<sup>146</sup> Kiil 1940: 50, 67; Hansen 1990: 134–137; Hansen og Olsen 2004: 241. Sjå Hansen 1990: 146–151 for ei skjematisk framstilling av handel i forskjellige regionar i nord. Skjemaet viser varestraumen ut og inn frå forskjellige handelssystem på nordkalotten i dei forskjellige regionane frå ca. 1550–ca. 1700.

<sup>147</sup> Nedkvitne 1988: 277–278.

<sup>148</sup> Nedkvitne 1988: 280; Hutchinson 2014: 455.

<sup>149</sup> Nilsen 1966: 33–34.

land. Kaperane kryssa opp mot fleire gonger grensene over til sjørøvari ved å ta handelsskip frå ikkje-krigførande land. For ei sjømakt som Danmark-Noreg var det difor viktig å bygge opp ein sterk og uavhengig marine, som kunne patruljere i dei havområda Christian IV hadde herredømmet over. Marinen var bindeleddet i konglomeratstaten. Havretten var eit viktig moment i diplomatisk verksemd i Europa, då det ikkje var einigheit om felles lover og reglar, og om råderetten over havområda kunne tilfalla ein enkelt monark. Christian IV var sjølv involvert i ei rekke krigar på 1600-talet, og hadde stor nytte av ei sterk sjømakt i ryggen i ein brytningsfase i europeisk politikk. Krigane hadde innverknad på marinen sine oppgåver og moglegheita for å sende ut sjørøvareskadrar.

På grunn av Øresundstollen var ei av dei viktigaste fredsoppgåvene til marinen å halde utkikk etter sjørøvarar, kaperar og fribyttarar. Handelen i dei dansk-norske farvatna var lukrativ for sjørøvarar og kaperar. England og Dei sameinte Nederlanda handla med Russland i Arkhangelsk. Her kunne dei kjøpe luksusvarer som kaviar og persisk silke, samtidig som dei hadde med seg store verdiar i varer og pengar opp til Russland. Trelasthandelen langs Sørlandskysten var også attraktiv og gav stor vinst for dei involverte. I tillegg til denne internasjonale handelen sigla borgarar frå Bergen og Trondheim mellom anna på Nord-Noreg med nødvendige varer til dei busette i nord. All handelen var utsett for farar frå kaperar og sjørøvarar langs Norskekysten. På grunn av dette var det viktig at marinen kunne sende ut orlogsskip på tokt etter sjørøvarar, for å forsøke å halde dåtidas hovudtransportåre trygg.

## 4 Sjørøvarpatruljer og fribyttarar 1588–1618

«Det var Kgl. Majestæts Sædvane hvert Aar at udsende Skibe, som skulde krydse i danske Farvande, alle ærlige Søfolk til Frelse og Forsvar...», seier bøsseskytten Jon Ólafsson i sine memoirar.<sup>150</sup> Gjennom heile Christian IV si regjeringstid vart det nesten kvart år sendt ut eskadrar med oppgåve å patruljere havområda mot sjørøvarar, fribyttarar og andre som tok seg til rette på «kongens strømme».<sup>151</sup> Det var vanleg å gi kapteinar beskjed om å halde utkikk etter sjørøvarar som eit sideoppdrag til andre hovudoppdrag. I tillegg vart det sendt ut eigne sjørøvarpatruljer som utelukkande skulle sigle i dei dansk-norske havområda på utkikk etter sjørøvarar og fribyttarar. Det var særleg i «Vestersøen» at sjørøvari og fribyttari florerte på 1600-talet.<sup>152</sup> Ut ifrå dei bestallingane<sup>153</sup>, instruksane og sjøpassa som vart utstedt ser ein at det ikkje vart sendt ut eskadrar kvart år, og at det var enkelte år der det vart sendt ut fleire enn vanleg. I dette kapittelet skal vi sjå på utsending av eskadrar i perioden 1588–1618, i tillegg til å gå djupare inn i nokre tilfelle der det vart fakka sjørøvarar og fribyttarar på «kongens strømme».

### 4.1 Tidleg utsending av eskadrar

Allereie det første året av formyndarstyret, i 1588, vart det sendt ut ein eskadre på fem skip under leiing av skipshøvedsmann og admiral Børge Trolle den 2. juli. Dei skulle halde havstraumane frie for sjørøvarar, og ta dei med til København, uansett kva land dei høyrde til. I løpet sommaren denne eskadren var ute, sto dei store slaga mellom den engelske marinen og den spanske armada. England frykta at spanske orlogsskip skulle finne støtte og ly i dansk-norske hamner, og sendte diplomaten Thomas Bodley til København for å fortelje at Spania hadde planer om å bruke Flekkerøy som kaperhamn for å ta hollandske skip på tur til Austersjøen. Statthaldaren i Noreg, Axel Gyldenstjerne, fekk beskjed om å halde vakt ved hamnene i Sør-Noreg, og sørgje for at ingen av kongen sine undersåttar vart overfalle. Om det var hald i Bodley si historie om Flekkerøy veit ein ikkje, men i løpet av sommaren og hausten stranda det nokre spanske skip langs Norskekysten der nokre fekk hjelp og forpleiing.<sup>154</sup>

---

<sup>150</sup> Ólafsson 1905: 120.

<sup>151</sup> Sjå vedlegg 2.

<sup>152</sup> Probst 1996: 13–15, 80.

<sup>153</sup> Bestalling var eit dokument som inneheld utnemning til embetsmann. I dette tilfellet utnemning til admiral over ein eskadre eller flåte av skip. SNL: «Bestalling» <https://snl.no/bestalling> [Lesedato: 02.06.2016].

<sup>154</sup> Probst 1996: 71–72.

Eit døme på eit tokt som ikkje hadde til hovudformål å sjå etter sjørøvarar er prinsesse Annas reise til Skottland i september 1589, der Peder Munk som admiral for eskadren i tillegg til å bringe kong James VI si brud trygt over havet skulle ta sjørøvarar som han måtte treffe på vegen og føre dei til København.<sup>155</sup> Eskadren fann etter det eg veit ikkje sjørøvarar. Sjølve reisa vart strabasiøs og det enda med at prinsessa ikkje kom seg til Skottland og eskadren vart liggande langs Sørlandskysten. James VI gjorde sjølv reisa over til Noreg og Oslo der det var bestemt at Anna skulle vera over vinteren. Etter ei hastig avgjerd vart det halde bryllaup i Oslo og ekteparet tok sledetur tilbake til København på oppmoding av dronningmora for å vera resten av vinteren i heimlege trakter. Oppfølgingseskadren som skulle følgje det nygifte kongeparet frå København til Edinburgh i april 1590 fann heller ikkje sjørøvarar.<sup>156</sup> Tilsvarande var tilfellet på eskadren i 1591 som trygt sigla Christian IV til Noreg på hyllingsreise og tilbake.<sup>157</sup> Frå mai til oktober 1592 sigla skipet *Musen* nord om Noreg til Russland på utkikk etter sjørøvarar. Om det vart funne sjørøvarar vitast ikkje. Det vi veit er at borgarmeisteren i Nyeløse hadde vorte plyndra for 1800 daler i sjøen av nokre engelske fribyttarar. Statthaldaren i Noreg, Axel Gyldenstjerne, sendte brev til regjeringsrådet den 15. mai 1592 om dei ikkje kunne sende av garde eit brev til dronninga i England for å be om erstatning for Oluf Larsen sitt tap.<sup>158</sup>

Ved Lille Bælt var det i 1593 stor fribyttaraktivitet. Det vart rapportert om eit lite fribyttarskip utanfor Vejle som bøsseskyttane og båtsmennene i borgeleie i byen fekk i oppdrag å bringe til Kolding. I tillegg vart det rapportert om at den danske adelsmannen Jacob Rostrup hadde teke og plyndra hollandske skip på «kongens strømmen». Han skal ha fått utstedt kaperbrev av Marquien av Renti mot kongen av Frankrike sine fiendar. Før Rostrup fekk utrusta eit kaperskip, så hadde Marquien døydd og kaperbrevet hadde vorte ugyldig. Han skal ha teke fleire skip i Nordsjøen som ikkje ein gong høyrde til land som var i krig med Frankrike. I følgje danske kjelder skal han ha kasta mannskapet på eit hollandsk skip over bord, og dermed kryssa grensa til sjørøvari. I løpet av seinsommaren i 1593 vart fleire av mannskapet til Rostrup tekne i danske hamner nær Århus og Lille Bælt, og 27 mann vart halshogne i Helsingør. Jacob Rostrup sjølv vart tiltalt på Herredagen i 1594, dømt for sjørøvari og

---

<sup>155</sup> Probst 1996: 74; KBB 26. august 1589: s. 242.

<sup>156</sup> Probst 1996: 76; Hagen 2001: 154–155, 162, 168–169.

<sup>157</sup> Probst 1996:77–78.

<sup>158</sup> DRA, Danske Kancelli, Indlæg til registre og tegnelser samt henlagte sager (Skåne, Sjælland, Fyn, Smålandene og Jylland) 1572–1650, Mikrofilm M-45297.

halshogge utanfor Københavns slott. I slutten av august fekk nokre hollandske skip sigle tollfritt som kompensasjon på grunn av den skade Rostrup hadde påført dei.<sup>159</sup>

Same år som sjørøvaren Rostrup vart avretta, vart sjøkaptein Kield Baad sendt ut 3. april for å gå

i Vestersøen med Skibene til Lindesnes eller under Norge, saa vidt Kongens Strømme strække sig, holde Strømmene rene for Sørøvere, gøre sig den største Flid for at faa fat paa dem, der plyndre Kongens Undersaatter og andre søfarende Folk, og føre dem til København.<sup>160</sup>

I mai 1595 skulle admiral Børge Trolle til Russland og hente kongens sendebod etter forhandlingar i nord, og samtidig halde utkikk etter sjørøvarar. Det vart sendt ut ein eigen eskadre på to skip som skulle patruljere i «Vestersøen» utelukkande etter sjørøvarar.<sup>161</sup> Sjørøvareskadren som vart sendt ut i 1596 fekk i løpet av toktet nye oppdrag, noko som viser at det var mogleg å oppretthalde kontakt med eskadrar på sjøen under tokta. Det betyr at dersom ein fekk beskjed om kor sjørøvarane oppheldt seg, kunne ein sende beskjed til eskadren på sjøen om kor dei kunne finne sjørøvarane. Tilleggsinstruksen sendte dei til Bergen for å hente pengeskatten der.<sup>162</sup> I 1599 var kong Christian IV sjølv med på tokt nord til Vardø og Kolakysten mot Russland på eskadren som det året skulle sjå etter sjørøvarar og fribyttrar. Det var stor kniving om hav- og landområda i nord, og ein av grunnane til at Christian IV såg seg nøydt til å utføre toktet var for å vise sjømilitær makt overfor Russland og Sverige samt kven som hadde herredømmet over desse områda både til lands og til havs. På reisa vart til saman fem engelske og eitt hollandsk skip teke som priser ved Vardøhus, Dibin og Olenja. Dei engelske skipa var alle fiskbåtar og handelsfartøy frå Hull og ikkje frå «Muscovy Company» som hadde storhandelen på Arkhangelsk og St. Nicholas<sup>163</sup>. Skipa frå Hull opererte i ei handelsmessig gråson langs Kolakysten, då all utanlandsk handel hadde vorte flytta til Arkhangelsk av tsaren.<sup>164</sup> Det er usikkerheit rundt kva skip som var med nordover og kva skip som vart tekne som priser og innlemma i eskadren i løpet av reisa.<sup>165</sup>

---

<sup>159</sup> DBL XIV: 350–351; Probst 1996: 81; KBB 17.–18. og 21. august 1593: s. 126–128; Pedersen 1926, bind 1: 47.

<sup>160</sup> Probst 1996: 81; KBB 3. april 1594: s. 247.

<sup>161</sup> Probst 1996: 82.

<sup>162</sup> Probst 1996: 83.

<sup>163</sup> Dagens Severodvinsk utanfor Arkhangelsk.

<sup>164</sup> Sjå 3.3.1 Internasjonal handel i nord, s. 35–36.

<sup>165</sup> I følgje Niels Probst er dagboka til Sivert Grubbe hovudkjelda til toktet. Det er denne Probst baserer seg på. Ut ifrå dette har han skrive at to engelske skip fekk lasta konfiskert i Vardøhus, to engelske skip vart tekne i den russiske hamna Olenja og innlemma i eskadren som *Charitas* og *Lillum Pertit*. Tre hollandske skip skal ha vorte tekne på tur tilbake til Vardøhus. (Probst 1996: 87–88.) I *Kancelliets brevbøger* står det at 30. mai vart det gitt ut

Det ein veit er at skipa som vart konfiskert ikkje hadde gyldig sjøpass og korkje lov til å fiske eller handle på «kongens strømme» og vart difor arrestert og brakt til København.<sup>166</sup> 21. april 1600 fekk Herluf Daa, Kield Baad og Peder Veile bestalling på flåten til «Vestersøen» for å sjå etter fribyttarar og sjørøvarar.<sup>167</sup> Daa og Veile vart dessutan sendt ut på sjørøvarpatrulje året etterpå saman med Jens Jørgensen. Då fekk dei beskjed om å sigle opp under Finnmark og til Vardøhus og vidare så langt dei norske havstraumane strekte seg, for å sjå etter både sjørøvarar og utanlandske handelsfolk som engendarar og hollendarar utan sjøpass.<sup>168</sup>

## 4.2 Philippus Defos sine herjingar i 1602

I 1605 vart dunkerkaren Philippus Defos fakka av dansk-norske myndigheiter og stilt for retten. På eitt av dokumenta står det at han «bleff fangen i *Nordland Anno 1605*». Det er eit notat skrive på baksida av eit tysk dokument frå Flensborg, med ei anna handskrift enn hovuddokumentet. Det ser ut som om denne handskrifta også er frå 1600-talet, men det er ikkje mogleg å vera sikker på om det verkeleg var i Nordland han vart fakka.<sup>169</sup> Etter fleire forskjellige vitneutsegner skulle han ha gjort mange borgarar i oldenborgmonarkiet fortred i løpet av året 1602. Mellom anna vart det sendt av garde fleire norske vitneutsegner i eit brev skrive i Bergen 30. november 1605, men desse kom for seint til å verte handsama under rettssaka over kaperen, for den 12. november 1605 vart han dømt for å ha oppført seg som ein sjørøvar og fribyttar og «bør som en Sørøffuer at straffis paa sit Liff».<sup>170</sup> Denne saka er ei av dei eg har størst kjeldetilfang til. På mange måtar er ho typisk for tidsperioden, då ho viser

---

nye bestallingar for priseskipa som vart tekne på reisa. Då er det heile fem skip og fem nye skipparar som vert oppnemnt: *Charitas*, *Lillum Pertit*, *Neptunus*, *Angelika* og *Raabukken* (KBB 30. mai 1599: s. 403). I dagboka til Grubbe vert det skrive at 14. mai tok dei to engelske skip i Vardøhus, 16. mai tok dei to engelske skip i Olenja og 29. mai tok dei eitt hollandsk skip i Vardøhus. Til saman vert dette fem skip. Han skriv 30. mai at to små engelske skip vart frigivne (Hagen og Sparboe 2004: 68, 70, 73, 74). I dagboka til Jonas Carisius som også var med på reisa er det skildra litt annleis. I følgje han vart det i tillegg til skipa Grubbe nemner, teke eit engelsk skip i Dibin den 15. mai. I tillegg fortel han at *Josaphat* og *Gideon* låg i Kaldin saman med tre skip som vart tekne som prise. Til saman vert dette fem engelske, eitt hollandsk og tre som ein ikkje kjenner til (Hagen og Sparboe 2004: 38, 41, 47, 51). Blant dei skipa som i utgangspunktet utgjorde eskadren er det tre skip som ein ikkje er einige om: *Duen*, *Hector* og *Raabukken*. I følgje Carisius, Grubbe og bestallinga frå *Kancelliets brevbøger* var *Duen* eit av skipa i eskadren, men det er ikkje nemnt i lensrekneskapen frå Bergen då dei fekk ny proviant, og ein er difor ikkje sikker på om det var med. Carisius har ikkje nemnt *Hector* som eit skip i eskadren, men skriv at *Raabukken* var med frå starten av. Forutan dette er ikkje *Raabukken* nemnt i Carisius si beretning før 5. juni, etter at dei har lagt ut på reisa heim frå Vardøhus (Hagen og Sparboe 2004: 54). Ut ifrå dei nye bestallingane gitt i Vardøhus 30. mai 1599, så skulle ein tru at *Raabukken* var eit av priseskipa. Når det gjeld priseskipa er i alle fall tre frå Hull og eitt frå Amsterdam lemma inn i flåten, høvesvis: *Angelibrandt/Angelika*, *Charitas*, *Lillum Pertit* og *Neptunus* (Hagen og Sparboe 2004: 86–87).

<sup>166</sup> Probst 1996: 87–88; Hagen 2004: 1, 4, 6; KBB 30. mai 1599: s. 403.

<sup>167</sup> Probst 1996: 88.

<sup>168</sup> Probst 1996: 89–90.

<sup>169</sup> Det finst ingen rapport eg kjenner til etter den eskadren som vart sendt ut på sjørøvarpatrulje i 1605. Det er difor ikkje mogleg å knytte arrestasjonen av Defos opp mot dei orlogseskadrane som er nemnte i vedlegg 2.

<sup>170</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02.

korleis det var flytande grenser og korleis definisjonsmakt hadde mykje å seie. Ho viser mellom anna korleis myndighetene tok tak i ei slik sak i rettsapparatet. Difor har eg valt å bruke ein del plass på å presentere denne saka. Kjeldematerialet etter Philippus Defos inneheld fleire dokument som ligg til grunn for utsegnene om han.<sup>171</sup> Defos var ein kaper som vart straffa som ein sjørøver. I det følgjande skal vi sjå på vitneutsegnene som ligg til grunn for dommen, og sjå kvifor borgemeistrane og rådmenna i København konkluderte slik dei gjorde i dommen. I tillegg skal vi sjå på skuldingane mot Defos som borgarane i Bergen sendte inn etter at dommen var avsagt, for å sjå om han ut ifrå desse kunne vorte dømt annleis.

#### 4.2.1 Rettssaka i København

Rettssaka gjekk føre seg i København, og dokumentet som ligg til grunn for domsavsigelsen er datert til 12. november 1605. Philippus Defos fortel sjølv under rettssaka at dette er den andre reisa han utfører der han har vorte fengsla. Eg har ikkje funne opplysningar i kjeldematerialet som seier kvar han har vorte fengsla første gongen. Det viser foreløpig at han tidlegare har vorte stilt for retten, sannsynlegvis for kaperverksemda si, og at han i det tilfellet har vorte sett fri eller fengsla for ein periode. Han vart ikkje i det tilfellet sett på som ein sjørøver, for då hadde han ikkje kunne gått i gang med kaperverksemd igjen.

Peder Robertsen frå Bergen var den første i rettssaka, som gjennom sin fullmektig i København, skulda Philippus Defos den 1. oktober 1605 for at han hadde gjort urett mot seg på «kongens strømme» utanfor Nordkapp. Ifølgje Robertsen hadde Defos overveldiga skipet hans, og stole store mengder drikkevarer, forskjellige typar stoffrullar, krut, proviant og 9 daler. Dessutan hadde han teke skjorter og andre klede frå mannskapet, og til sist røva frå han skipsbåten, slik at dei ikkje hadde moglegheit til å komme seg i land, «och dermett som en almindelig Søerøffuer och frijbytter... fra Hannom affseglett». På grunn av dette måtte Robertsen ligge i tre veker utanfor Vardøhus, før han fekk tak på ein gammal skipsbåt som kunne erstatte den førre. Han meiner det har forsømt kjøpmannskapet hans og ført til stor skade for reiarane hans. Defos er til stades under rettssaka, og kjem med tilsvar til Robertsen.

---

<sup>171</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Inneheld ti forskjellige dokument, der det eine er skriven på tysk. Fleire av desse er einskilde vitneutsegner som seinare har vorte brukt i andre dokument. Brevet frå borgarane i Bergen er basert på fleire einskildutsegner i ei samla klage sendt til København, og bruker fleire av dokumenta frå skapsaka. Dokumenta var ordna i to mapper. Eg har difor valt å nummerere dei etter rekkefølga dei låg i mappene i arkivet frå 1-01 til 1-03 frå den øvste mappa og 2-01 til 2-07 frå den nedste mappa.

Han seier det er sant at han trefte Robertsens mellom Trondheim og Nordkapp, og at han tok litt drikkevarer, noko krutt og litt proviant men ingen stoffrullar og pengar. Defos har for å bøte på det han tok levert frå seg to rullar med blått klede og 19 daler med pengar til Robertsens sin fullmektig i Vardøhus. Når det gjeld skipsbåten, seier han at han tok den fordi han hadde makt til det, men at også den vart ført til Vardøhus, der Peder Robertsens sin far skal ha fått den tilbake. Robertsens seier at det stemmer, men at båten då var skamfært. I utgangspunktet hadde ikkje Defos inngått avtale med Robertsens om at han skulle få betaling for dei varane som kaperen tok frå skipet, og han hadde heller ikkje fortalt kor han hadde meint å levere betalinga hen. Han meiner Defos har oppført seg som ein openbar fribytter då han tok båt og gods.

Lensherren i Vardøhus, Oluf Pedersen Måneskiold, skreiv i eit brev datert 17. juli 1602 at Philippus Defos hadde vore på Vardø den 9. juli og vist eit pass på fransk og eit brev skriva av «Arnbergk kongen aff Hispaniens *Admiral*»<sup>172</sup> som var datert i Nieuwpoort 17. april 1602. I tillegg hadde han eit pass frå borgemeistrene og råd i Dunkerque utgitt 19. april. Ifølgje Oluf Pedersen gav begge desse passa han lov til å kapre kongen av Spania sine offentlege fiendar. Det vil i dette tilfellet seie England og Dei sameinte Nederlanda, som Spania i 1602 var i krig med. Defos skal ha komme til Vardøhus med eit engelsk skip frå London.<sup>173</sup> Lensherren skal dessutan ha høyrte at kaperen hadde teke mykje gods og pengar frå danske og norske undersåttar. Han nemner Hartvig Bendik, Claus Saxsen av Haderslev, Jon Robertsens, Jørgen Fleck og Jon Boritsens av Bergen, som alle skulle ha gitt kaperen pengar av frykt og redsel.

Frå Borgarmeistrene og råd i Flensborg var det fleire vitne som forklarte seg mot Philippus Defos. Det er heile seks forskjellige personar fortel kva dei har opplevd og på kva måtar Philippus Defos har gjort dei urett.<sup>174</sup> Første vitne var kjøpmann Nils Hacke med skippar

---

<sup>172</sup> Dette er etter alt å dømme Charles de Ligne, andre prins til Arenberg. Han var lojal til det habsburgske fyrstehuset, og sat mellom anna i statsrådet til Philip II. Han kjente erkehertug Albert og Isabella og fekk fleire stillingar i Dei spanske Nederlanda då dei tok over styringa i 1598. Ei av desse var stillinga som løytnant-general og admiral over Dei spanske Nederlanda som han fekk i 1599. Tidlegare arkivar ved Arenbergarkiva i Edingen, Jean-Pierre Tytgat, har skriva om Charles d'Arenberg i artikkelen «Karel, prins en graaf van Arenberg, hertog van Aarschot, baron van Zevenbergen, heer van Edingen, 1550-1616» (s. 7–20) i boka *Een stad en een geslacht: Edingen en Arenberg, 1607-1635*, utgitt av Gemeentekrediet, [ISBN 9050661343](https://doi.org/10.1007/978-90-01-61343-3). Ei biografisk framstilling av Charles d'Arenberg finst i kortform på *Wikipedia*: «Charles de Ligne, 2nd Prince of Arenberg» [https://en.wikipedia.org/wiki/Charles\\_de\\_Ligne,\\_2nd\\_Prince\\_of\\_Arenberg](https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_de_Ligne,_2nd_Prince_of_Arenberg) [Lesedato: 21.05.2016].

<sup>173</sup> I kjelda står det «... en Engelsch mand Johan Munj aff Lunden...», som kan bety både at skipet kom frå London eller at berre kjøpmannen hadde tilhaldsstad der.

<sup>174</sup> Desse vitneforklaringane har ein i tillegg i tysk språkdrakt i eit eige klagebrev frå Flensborg. Vitneforklaringane følgjer i stor grad det same som har vorte skriva ned i rettssaka frå København. NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-01.



Henrik Claussen som skal ha møtt Defos i Trondheim. Dei trudde han var ein danske, fordi han ifølgje dei førte dansk flagg. Kaptein Defos ønskte å sjå sjøbrevet til skipet, og sendte om bord fire båtsmenn, som skal ha teke 70 daler frå skipperen si kiste og delt mellom seg i tillegg til andre verdiar. Noko av dette fekk Nils tilbake, men på langt nær nok. Han skal også ha teke 2 fat øl, 2 sider flesk og om lag 2 lispund «Bergefisch»<sup>175</sup> og eit kompass. Defos skal forutan dette ha teke deira medborgar Hartvig Bendik i Kildin og ført han med seg til «Thiepen», der kaperen skal ha slåss mot to engelske skip og latt Bendik passere. Nils har dessutan høyrte at kapteinen skal ha teke ei hollendarskute verdt 2000 daler utanfor Løckholm og røva eit anna hollandsk skip som skulle til Arkhangelsk utanfor dei sju øyar. I Vardøhus har Nils høyrte om det engelske skipet der skipperen vart skoten i Bussesundet, og fråstole 36 pakker klede før mannskapet fekk skipet tilbake.

Philippus Defos seier Nils Hacke imot på fleire av punkta i vitneforklaringa hans. Flagget skal ha vore engelsk, og ikkje dansk. I tillegg skal han ha sagt frå at han ville betale for både dei to tønnene med øl, flesket og kompasset. Det skal vera rett at Defos sine båtsmenn har teke pengar og gods frå Nils Hacke, men det skal han ha fått tilbake, så nær som 17 daler. Defos skal ha betalt lensherren i Vardøhus heile 20 daler meir enn han skulda han i utgangspunktet. Han fortel at hollendarskuta han tok i Løckholm ikkje hadde sigla forbi Vardøhus og betalt toll og reiste utan kongeleg pass. Han skal ha røva denne for 1043 daler, og ført skipet til Kildin, der han overtok skipet, og mannskapet fekk Defos sitt skip og 36 daler. Han fortel at det er riktig at han skal ha plyndra eit hollandsk skip ti mil nordvest for dei sju øyar, der tre vart skotne ihel, og åtte personar vart skada. Den engelske skuta skal han ha teke elleve mil nordaust for Vardøhus, og teke berre 26 pakkar med klede, før skipet fekk sigle vidare. Dette skulle brukast til å betale tilbake dei han skulda pengar. Det andre vitnet, Kurt Fette, var med Hacke og Claussen på reisa og støtter seg til deira forklaringar.<sup>176</sup> Det tredje vitnesbyrde kom frå Christoffer Schwartzkopf, som reiste i same skip som Hacke og Claussen. Han fortel om dansk flagg på Defos' skip, og om sakna eigedelar. På reisa til «Colmegraa»<sup>177</sup> har ein kjøpmann frå Amsterdam, Herman Johansen, klagt over at Defos hadde stole ti eller elleve

---

<sup>175</sup> Uttrykket kan tolkast som «Bergensfisk», med andre ord den fisken som vart frakta til Bergen i denne perioden; tørrfisk. Det kan også tolkast som «bergfisk» eller klippfisk, men dette er mindre sannsynleg, då klippfiskproduksjon ikkje vart vanleg før på slutten av 1600-talet. Ein veit likevel frå Schønnebøl, som var lensherre i Lofoten på 1580-talet at utliggarborgarane tilverka klippfisk av sommarfangsten, og det må difor takast med som ei moglegheit. Hutchinson 2014: 516.

<sup>176</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02, s. 7.

<sup>177</sup> Sannsynlegvis er det tale om Dvinabyen Kholmogory, men det kan vera Arkhangelsk som vart grunnlagt i 1584 som Novo-Kholmogory og først bytta namn i 1613. Sjå 3.3.1 Internasjonal handel i nord, s. 34.

tusen daler på hans reise langs Nordland. Til dette svarar Defos at Schwartzkopf lyg. Defos var i Vardøhus på den tida det vert sagt at han skal ha røva kjøpmannen frå Amsterdam. Schwartzkopf skal som dei andre ha høyrte om det engelske skipet utanfor Vardøhus av det engelske mannskapet sjølv då dei hadde komme fram til Kholmogory.<sup>178</sup>

Det fjerde vitnet frå Flensborg var Hans Nansen som har vore styrmann på skipet til Hartvig Bendik. I Kildin vart dei tvunge av kaperen til å «løbbe mett sig till Thipen». På vegen vart dei tvungne til å bruke rødt klede til å få skipet til å likne eit orlogsskip, slik at dei kunne lure to engelske skip. Defos skal ha teke det minste av dei to engelske skipa, før han vart overvunnen av det store, og måtte gi frå seg mykje hamborgarklede, som han hadde teke frå Hartvig Bendiks skip. Sidan har kaperen teke ei hollendarskute utanfor Kholmogory, og ut ifrå det selde byttet erstatta skipper Hartvig for dei rullane med stoff han hadde mista. I Defos sitt tilsvar skal ifølgje han dei to engelske skipa ha sendt ein russisk talsmann om bord til seg i Vardøhus, for å fortelje at dei hadde «Krud och lad nock» til å kunne gjera motstand mot kaperen, som dei hadde skjønt kom frå Dunkerque for å ta engelske og hollandske skip. På bakgrunn av dette bad Defos Hartvig Bendik om å forkle skipet sitt som eit orlogsskip. Han fortel vidare at det engelske skipet og han hadde skutt på kvarandre i tre timar, før det kom om lag 500 russerar til staden og bad dei om å slutte med skytinga. Dei hadde då forlika seg, og Defos hadde gitt dei 6 ½ rullar med hamborgarklede frå skipet til Hartvig, men dei hadde berre teke i mot fire rullar. Resten vart gitt tilbake til Hartvig. Seinare skal kaperen ha betalt tilbake Hartvig det seksdobbelte av verdien på dei rullane med klede han hadde mista.<sup>179</sup>

Femte vitne, styrmann Poul Jacobsen fortalde at Defos ikkje gjorde noko urett mot skipet han sigla på saman med Jacob Pedersen. Kjøpmann Claus Eriksen vitna som sjettemann. Han har sigla med Carsten Steensen, og fortel at kaper Defos har jakta på dei utanfor Stangnes, og skote på dei tre gonger. Men då han fekk høyre at skipet høyrde heime i Flensborg, så ga han opp og lét dei sigle vidare og saman med seg til Kildin. Defos nektar ikkje for det dette vitnet seier. Borgemeistre og råd i Ålborg har sendt skriftleg beskjed til København om at Defos skal ha røva Cornelis Petersen, skipper av Hamburg og ein *Notarius* frå Hamburg ved namn *Franciscus Prætoria*. Det ser ut til at ingen av desse har dukka opp under rettsaka, for dei har i brevet sagt at han ikkje skal tiltalast dersom dei ikkje dukka opp.<sup>180</sup>

---

<sup>178</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02, s. 7–8.

<sup>179</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02, s. 9–10.

<sup>180</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02, s. 11.

Alt det som dei føregåande vitna skal ha mista, har kaperen rekna til å vera 270 daler. I Vardøhus og i Kildin skal han ha betalt til saman 654 daler i varer, og med det betalt mykje meir enn dei skulle ha hatt i erstatning. Defos har lagt fram to brev som bevis på at han ikkje har gått ut over sitt kaperbrev. Det eine frå Jacob Pedersen, borger i Flensborg, og det andre frå Johs Beck i Bergen, som begge fortel at Defos ikkje har gjort noko vondt mot dei, fordi dei var danske. Styrmannen til Pedersen, Poul Jacobsen vitnar det same som skipperen og bekreftar det Defos seier.<sup>181</sup> Han har lagt fram to av kaperbrev han har hatt; det eine frå admiralitetet i Brussel datert 20. november 1604 og det andre frå Dunkerque datert 23. mars 1605.<sup>182</sup>

Til sitt forsvar seier Defos at i dei tilfella der tjuveriet har vorte gjort av mannskapet hans, så har han straffa dei når det har vore tilfelle der han ikkje hadde gitt sitt samtykke. Han seier at han ikkje har vorte sendt ut for å gjera skade på fritt folk. Han nemner erkehertug Albert VII til Austerrike som sin herre. Han var guvernør av Dei spanske Nederlanda frå 1598–1621 og regjerte saman med *Infanta* Isabel Clara Eugenia, som frå 1621–1633 regjerte som enke etter ektemannen.<sup>183</sup> Han unnskylder seg dessutan med at han ikkje visste at Christian IV sine «strømme» strakte seg så vidt, for han fekk vite av styrmannen sin at dei ikkje gjekk lengre enn til Vardøhus. I tillegg fortel han at både dei to hollandske og det engelske skipet han tok utanfor Vardøhus hadde sigla rett forbi Vardøhus og ikkje betalt toll til danskekongen. I desse tilfella har han gjort nøyaktig som instruksen hans gir han rett til, og «giort hans Naadigste førstis och Herris fiender modstand». Han ber mot slutten av si vitneforklaring Christian IV om forlating dersom han har røva skip på «kongens strømme».<sup>184</sup>

Domsmyndigheitene i København ville gjerne sjå «denn schrifftlig *Instrux*, hand haffuer haffd vdi det aar 1602», for kaperbrev frå 1604 og 1605 var ikkje bevis for det året han var i Nord-Noreg og Nord-Russland.<sup>185</sup> Defos hadde ikkje instruksen med seg, korkje originalen eller nokon kopi, for han hadde levert dei inn til admiralitetet, og fått nye instruksar, som han har vist fram. Sjølv om han først hadde bede om utsetjing av saka for at han skulle kunne

---

<sup>181</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02, s. 10.

<sup>182</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02, s. 11.

<sup>183</sup> Isabel var eldstedotter til Philip II av Spania og hans tredje kone Isabel av Valois, og hadde fått arveretten til Dei spanske Nederlanda frå sin far. Ho og ektemannen styrte Dei spanske Nederlanda saman. Patrouch 2013: 35–36.

<sup>184</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02, s. 12.

<sup>185</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02, s. 13.

skaffe vitnar for å avhjelpe si eiga sak, og fått godkjent 12 veker til det, så hadde han sidan trekt det tilbake, og ønskt ei avslutning og ein dom. Nicolaus Zeijst frå det tyske kanselli og Claus Vallenkamp, Peder Robbertsens fullmektig ønskte ein dom: «domb och ret ware begierindes.» Rettssaka vert summert opp med at Philippus Defos har plyndra mange av kongens undersåttar, herunder Peder Robbertsen, Nils Hacke, Henrik Claussen, Hans Nansen frå Flensborg, Hartwig Bendick og Claus Saxen av Haderslev. Særleg vert det lagt vekt på røvinga av Peder Robbertsen sin skipsbåt. Forutan dette, vert det lagt vekt på at han har røva eit hollandsk skip i Løckholm, og eit engelsk skip rett utanfor, begge på «kongens strømme». Dommarane la vekt på at han ikkje kunne vise til heimel frå sine herrar i Dei spanske Nederlanda på at han har lov til å røve desse skipa.<sup>186</sup> Difor vart han dømt som sjørøver.

#### 4.2.2 Klagebrevet frå borgarane i Bergen

Den 3. oktober vart det sendt brev til lensherre i Bergen, Lauritz Kruse, om han visste om nokon i Bergen som hadde vorte «berøffuitt och forwurettid» av Defos i 1602. Den 30. november la fleire borgarar frå Bergen fram sine vitneforklaringar for borgemeistarar og rådmenn i Bergen, og eit klagebrev vart utforma og sendt til København.<sup>187</sup> Heile seks vitneforklaringar vart lagt fram for lensherren og skrive ned. Fem av vitneforklaringane finst skrivne ned på eigne dokument, med underskrift frå dei foruretta der dei «med egen handt» stadfestar vitneforklaringane sine. I det følgjande har eg støtta meg på det store klagebrevet med alle vitneutsegnene i.<sup>188</sup> Brevet fortel om frykta både norske og utanlandske handelsmenn fekk kjenne på den sommaren då Defos sigla langs nordnorske kystar.

Første vitneforklaring var frå fire Bergensborgarar som i 1602 sendte ut ein skipper ved namn Euerth Buckes med eit skip på om lag 60 lestar og 25 mann på fiske til Vardøhus. Då det aller beste fiskeriet stod på kom dei ut for Defos på sjøen, som tidlegare hadde teke ei hollendarskute og eit engelsk skip. Blant mannskapet til Buckes var det nokre hollandske menn som, då dei fekk høyre om at Defos hadde tenkt å borde skipet deira, rømde i land for å unngå han. Resten av mannskapet vart tvunge av Defos til å jobbe for seg med lasting og

---

<sup>186</sup> Dette underkapittelet knytt til saka til Defos har eg tidlegare presentert i artikkelen i *Heimen*. Berger 2016: 11–12. NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 2-02, s. 14–15.

<sup>187</sup> Dette brevet finst i transkribert utgåve i *Alf Kiils samlinger til nordnorsk historie*, oppbevart av Interkommunalt arkiv Troms. Privatarkiv Alf Kiil, Øvrig arkiv, Finnmark 1620–1813, Avskrifter og fotokopier angående Finnmark 1600- og 1700-tallet, særlig handel og fiske, LNR 28.

<sup>188</sup> Eg har dobbeltsjekka med dei andre dokumenta eg har tilgjengeleg, og kunne berre finne små ortografiske forskjellar mellom vitneutsegnene.

lossing, som om dei var hans eige mannskap. Dei reknar med eit tap på heile 900 daler fordi dei vart «frå dett beste fischerje forhindrett». Den andre vitneforklaringa kom frå borgarane Herre Wadzenn og Jon Smitt som sendte ut eit skip med skippar Jan Didriksen til Vardøhus og Russland det året. Dei fekk høyre rykte om Philippus Defos i Vardøhus, som hadde teke «guodz och pendinge» frå medborgar Thomas Willomsen i tillegg til å ha plyndra ei hollendarskute i Lagholmen<sup>189</sup> aust for Vardøhus. I Stangnes var det nære på at skipet til Didriksen vart teke av Defos. Dei seier dei unngjekk det på grunn av at fleire russarbåtar kom til kjøpmannsskipet for å drive handel, og at Defos difor ikkje kom i hamn og kunne røve dei. Dei drog vidare til Malmis<sup>190</sup>, og i frykt for å bli tekne av Defos torde dei ikkje å dra frå Malmis og vidare, men vart liggande i hamn der frå 21. juni til 10. august. Skipper Didriksen måtte reise tilbake til Bergen utan å få seld storparten av lasta på grunn av frykt for sjørøvaren. Dei fekk heller ikkje lasta om bord nye varer i Vardøhus, for dei torte ikkje fortøye lenge nok i hamna til å laste om. Dette kosta både bergensborgarane og borgarar frå Stavanger om lag 200 riksdaler. På tur tilbake held dei selskap med tre engelske skip, som dei møtte utanfor Vardø. Sjølv om dei ikkje vart plyndra av Defos, har dei likevel tapt store pengar på å ikkje få utført sine ærend. Tredje vitneforklaring kom frå den einaste som fekk saka si opp for retten i København. Kjøpmann Peder Robertsen sine overordna i Bergen, Jasper Schröder, Thomas Thomessen og unge Jasper Schröder har underteikna ei klage der dei fortel om den uretten Peder Robertsen og skipperen hans Thomas Willomsen har vorte utsett for. Her vert det enno ein gong fortalt om alle dei forskjellige varene dei vart fråtekne, som til saman skulle vera verdt 150 daler. I tillegg vert skipsbåten nemnt og vraket dei måtte lage ny skipsbåt av. Dei reknar med å ha lide eit tap på 500 daler.

Slottsskrivaren på Vardøhus, Søren Bondesen, har i den fjerde vitneforklaringa meldt inn korleis sjørøvaren Defos gjekk fram i Vardøhus og Bussesundet. Igjen vert det engelske skipet teke på «kongens strømme» nemnt. Utanfor hamna i Vardøhus vart varene lossa over på Defos sitt skip, eit skip han tidlegare hadde teke av nokre hollendarar. Bondesen fortel korleis kapteinen og fleire av folket hans vart «ihiell Skutt, och sidenn offuer borde kast». Han skal ha late fleire forskjellige flagg fly på skipet og «Skiød saa att Kulerne fløy om folckens Ørenn» og folk torde difor ikkje å dra til sjøs på fiskeri. Det verste var at han tok med seg ein eller to fiskarar og ein «Weranger find» slik at kongen mista sine skattesubjekt. Som femte vitneforklaring fekk Jon Robertsen i dette dokumentet fortelje utfyllande om det

---

<sup>189</sup> Sannsynlegvis er dette same plass som førnemnte Løckholm. Sjå 4.2.1 Rettssaka i København, s. 47 og 50.

<sup>190</sup> Malmis er dåtidas namn på Kola by.

han opplevde. Han vart sendt ut av fem bergensborgarar med skipet *Hvide Svane*, og låg i Stangnes då Defos kom om bord og kravde 43 riksdaler for å la dei passere. Han skal heller ikkje ha fått oppreisning for det, og har ført det inn i rekneskapet sitt. Dette stadfestar reiarane hans. Sjette og siste forklaring var frå fire borgarar frå Bergen som fortel at dei ikkje har noko å klage Defos for, for han hadde ikkje gjort nokon av dei urett den tida dei låg i Vardøhus og Defos sigla inn i Bussesundet. Dei kunne forutan dette bekrefte at skipsfolket til Euertt Buckes hadde vorte brukt av fribyttaren som mannskap på hans skip og på den måten vorte forhindra frå fisket.

Det kan sjå ut som at desse klagemåla ikkje vart sendt til København før den 12. desember 1605. Saman med klagemåla ligg det i Riksarkivet i Oslo eit brev skrive av lensherren i Bergen, Lauritz Kruse, som har vorte sendt til kongens kanslar, Christian Friis til Borreby. Ved dette brevet ligg det eit ekstrakt frå klagemåla til bergensborgarane. Uansett om det først vart sendt rundt juletider 1605, så har allereie Defos vorte stilt for retten og dømt. I tillegg til brevet frå lensherren i Bergen finst det eit brev frå lensherren i Nedenes. Han fortel at ingen i på Agdesiden har meldt seg å vera foruretta av dunkerkaren Defos. Dette brevet vart sendt til Christian Friis til Borreby først på nyåret i 1606.<sup>191</sup>

#### 4.2.3 Konklusjon om Defos

Det som fekk myndigheitene til å dømme Philippus Defos som sjørøvar var at han hadde skapt frykt og røva blant dansk-norske skip i dansk-norske farvatn, og at han ikkje kunne vise fram den instruksjonen eller kaperbrevet han hadde operert under i 1602 då han også røva engelske og hollandske skip på «kongens strømme». Ut ifrå dei opplysningane retten hadde til rådighet hadde Defos gjennom sine gjerningar gått ut over sitt kaperbrev og kryssa den hårfine lina over til å bli sjørøvar. Likevel gjev rettsaka stadfesting på at Defos ikkje var ein person som sigla utan noko form for kaperbrev. Han har vist fram kaperbrev av seinare dato enn det han sigla under i 1602, og fortel forutan dette kor det kaperbrevet han brukte i 1602 skal vera å finne. Lensherren i Vardøhus har i tillegg sett eit fransk pass samt eit brev skrive av admiralitetet i Dei spanske Nederlanda.<sup>192</sup> I botnen var han kaper, men som denne rettsaka viser har det mykje å seie frå kven sin ståstad ein ser aktørane i maktkampen på 1600-talet. Defos var i utgangspunktet ikkje ein sjørøvar, men må av dansk-norske myndigheiter

---

<sup>191</sup> NRA, Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135. Dokument 1-02 og 1-03.

<sup>192</sup> Kaperbrev finst ikkje i Skapsaka over Defos i Riksarkivet i Oslo, men det kan hende det er mogleg å finne det i arkiv i Amsterdam sidan han sjølv seier det er levert inn til admiralitetet der. Det har ikkje vore mogleg for meg å undersøke dette nærmare.

betraktast som likestilt ein, både fordi han ikkje held seg til dei løyvingane han hadde og fordi dansk-norske myndigheiter såg på havområda utanfor Noreg som deira domene og juridiske rettsområde. Defos er eit døme på ein kaper som fekk rettargang og vart dømt som sjørøver. Det var mange som på denne tida flaut i grensa mellom kaper og sjørøver og som kunne hamne i trøbbel i rettssystemet i ulike land, alt ettersom korleis krigssituasjonen i området var.

Noko kjeldene viser er at dunkerkaren skapte frykt blant fiskarar og kjøpmenn han trefte på sin veg. Særleg tydeleg vert dette i møte med Euerth Buckes skip, der dei hollandske fiskarane han hadde under sitt hyre var raske til å rømme skipet då dei høyrde Defos var på veg om bord. Jan Didriksen fortel om korleis dei på grunn av frykt ikkje fekk utført sine ærend, sjølv om dei unngjekk fribyttaren. På reisa tilbake til Bergen sigla dei i ein slags konvoi saman med tre engelske skip. Dette var ein måte å sikre seg for sjørøvarar på, då det vart vanskelegare å ta skip når dei var fleire saman. Det var ikkje berre kjøpmenn og fiskarar til sjøs som frykta sjørøvarane. Ein kunne risikere å verte teke til fange og tvunge til å jobbe på skipet. Søren Bondesen fortel korleis Defos tok med seg ein same frå Varanger samt ein eller to fiskarar i tillegg. Lokalbefolkninga var altså ikkje skåna for sjørøvarar, då dei kunne gjera innhogg på land. Gjennomgåande vert eit engelsk og eit hollandsk skip nemnte i så godt som alle vitneforklaringane både frå Bergen og København. Det er ikkje så rart at dunkerkaren Defos tok nettopp desse skipa, då spansktilhøyrande Dunkerque sendte ut mange kaperar i perioden og England i 1602 var alliert med Dei sameinte Nederlanda under det hollandske opprøret. Ut ifrå det kaperbrevet han har fått frå erkehertug Albert VII kan vi rekne med at desse var å rekne som riktige og gode priser.

### 4.3 Kalmarkrigen og påfølgjande eskadretokt

I forkant av Kalmarkrigen vart det sendt ut fleire eskadrar for å sjå etter sjørøvarar. I 1605, same år som Defos vart teken, vart det i april sendt ut ein eskadre med Hans Brun på *Pøniten*, som skulle til «Vestersøen» og hadde som særleg oppgåve å sjå etter dunkerkarar under Noreg. 4. juni skal dei ha fått beskjed om at det var ein dunkerkar som hadde plyndra eit skip frå Malmø ved den vesle øya Anholt midt ute i Kattegat og Brun skulle gjera seg stor flid med å få tak på denne.<sup>193</sup> I 1607 vart det sendt ut to eskadrar kvar for seg, den eine til Vardøhus og den andre til Noreg og «Vestersøen». Eskadren som skulle til Vardøhus hadde

---

<sup>193</sup> Probst 1996: 96.

fått i oppgave å ta dei skipa som ikkje hadde pass og som ikkje hadde betalt toll til Vardøhus, både fiskarar og handelsmenn.<sup>194</sup>

Eit av dei få tilfella vi kjenner til av dansk-norske fribyttarar i perioden var Søren Jansson på skipet *Jupiter*. Han røva eit engelsk skip på tur til Lisboa ved «Berlings» i juli 1608, i åra før Kalmarkrigen.<sup>195</sup> Godset og skipet skal ha vorte teke med til Bratsberg len i Noreg, der fortsatt mykje av det skulle vera. Noko av godset skal ha vorte beslaglagt og frakta til Amsterdam og seld der, ifølgje ein engelskmann frå mannskapet på *Jupiter*. Kjøpmannen som åtte skipet, Johan Delbritz frå Barnstable i England, ville ha godset sitt tilbake, og difor skreiv Christian IV på vegne av svogeren James I brev til lensherren i Bratsberg, Alexander Rabe von Papenheim. Kva som skulle skje med fribyttaren er ikkje nemnt i brevet.<sup>196</sup>

Få år seinare var det trøbbel i Austersjøen. For å kunne setje forsikringar om fredeleg seglas og slik sett stå for Sundtollen var flåten nøydt til å patruljere mot svenske utliggarar og andre som kunne finne på å plyndre sjøfarande. Det vart sendt ut eskadrar for å beskytte handelen i Austersjøen både i 1609 og 1610.<sup>197</sup> Dette kan sjåast på som ein del av opptrappinga til Kalmarkrigen. Konfliktnivået endrar seg og svenske pretensjonar vert ein aukande trussel. Under Kalmarkrigen vart flåten ei nøkkelbrikke. For å hindre svenske troppar i å rykke fram, hadde flåten i oppgave å oppretthalde ein blokade som skulle forhindre Sverige i å få forsyningar frå utlandet. Difor måtte dei vinne til seg sjøherredømmet. Christian IV brukte i tillegg til flåten kaperar i dette arbeidet. I august 1611 vart det utstedt kaperbrev til to københavnske borgarkapteinar, som skulle i Vester- og Austersjøen for å ta skip som hadde varer til Sverige. Seinare på året fekk tre nye borgarar frå Marstrand, Malmø og København kaperbrev, og året etter vart det utstedt heile 20 kaperbrev. Desse skulle føre prisene dei tok til København der dei skulle prisedømmast. I løpet av 1611 ser det ut til at Norskekysten har vorte uroa av sjørøvarar og fribyttarar, og ein har bede innbyggjarane i mellom anna Bergen og Mandals len om å vera på vakt overfor sjørøvarar.<sup>198</sup> Kalmar og Göteborg var dei to

---

<sup>194</sup> Probst 1996: 98–99.

<sup>195</sup> Sannsynlegvis ved kysten av Frankrike i Den engelske kanal.

<sup>196</sup> Om godset vart sendt tilbake kjenner eg ikkje til. NRR IV: 322–323, brev til Alexander Rabe von Papenheim 29. juni 1609.

<sup>197</sup> Probst 1996: 100–102; Rian 1997: 219.

<sup>198</sup> Ved Bergen var det ein fribyttar som kongen ønskte dei skulle forsøke å ta, for å kunne anten dømme han til døden eller halde han fengsla dersom han var ein kaper. NRR IV: 433, brev til borgemeistre og råd i Bergen 26. april 1611. Ved sjøsida i Mandals len skulle det ha vore sjørøvarar som har gjort skade på innbyggjarane i lenet. Kongen ønskte at folk skulle halde seg heime ved hus og gard, og halde vakt ved dei plassane sjørøvarane hadde vist seg. NRR IV: 443, brev datert 18. juli 1611 til Peder Iversen (Jernskjæg) til Fritsø, lensherre i Numedals len, Anders Grenn, Noregs rikes kanslar og Olav Galle til Tomb og Egeberg, lensherre over Mandals len, og medlem



viktigaste hamnene og det vart sendt ut eskadrar for å blokkere desse i 1611 og 1612. Av desse to skal vi gå litt nærmare inn på eskadren til admiral Jørgen Daa som hadde i oppgåve å ta Älvsborg festning ved Göteborg. I dei tre påfølgjande åra etter krigen<sup>199</sup> vart det sendt ut eskadrar med oppdrag å sjå etter sjørøvarar. Ei av desse fakka den berykta sjørøvaren Jan Mandaus etter eit stort sjøslag i Kvitsjøen. Vi skal sjå kva desse tokta kan fortelje om marinen sine ekspedisjonar og om sjørøverane.

#### 4.3.1 Jørgen Daa sin ekspedisjon etter Älvsborgs fall i 1612

Kattegateskadren som fekk instruks i slutten av mars 1612 gjekk ut med sju orlogsskip og skulle på ny blokkere hamna til Älvsborg. Leiaren var admiral Jørgen Daa, som sigla på skipet *Raphael*. Eskadren som vart sendt ut frå København var ei stor overmakt samanlikna med dei svenske skipa som låg i hamn. Etter ein månad med blokkering kom kongen sjølv på skipet *Victor* med ein stor hærstyrke for å innleie ei kringsetting på festninga. 24. mai overgav festninga seg etter langvarig artilleribeskytning. Svenskane hadde i april senka fleire orlogsskip, for å unngå at danskane skulle få tak på desse. Fire av desse vart berga etter at festninga fall og gjekk inn i flåten, mellom anna «*Elfsborgske*» *Hector*, som Daa tok over i sitt neste oppdrag.

Etter at Älvsborg hadde falt trong ein ikkje lengre blokkere vestkysten, og Daa sin eskadre vart oppløyst. Admiralen fekk sjølv ordre 3. juni til å gå inn i «Vestersøen» mellom Noreg og Jylland med tre skip for å halde farvatnet fritt for sjørøvarar og andre fiendar. Flaggskipet i eskadren vart «*Elfsborgske*» *Hector*.<sup>200</sup> Vi har to brev etter dette toktet. Første beskjed frå admiral Daa til kongens kanslar Christian Friis til Borreby vart sendt av garde frå «*Elfsborgske*» *Hector* den 12. juli. Dei har altså sigla på sjøen mellom Noreg og Jylland i nesten ein månad, og Daa fortel at dei ikkje har merka noko til fribyttarar, og heller ikkje høyrte klagar frå andre på at dei har vorte plaga av fribyttarar. Skipa trong ny proviant, og ein hadde tenkt seg inn til Ålborg for å fylle på med nødvendige varer. Daa ønskte å få eit nytt orlogsskip til flåten, då skipet han sigla på mangla nødvendige reiskapar. Han understrekte at det har vor «it skickellig toge».<sup>201</sup> Før eskadren fekk komme seg til Ålborg dukka det opp

---

av kommisjonen på Akershus festning som skulle tilrettelegge krigføringa frå norsk side under Kalmarkrigen. DBL VIII: 456; Bratberg 2009: SNL: «Galle: norsk adelsslekt» [https://snl.no/Galle%2Fnorsk\\_adelsslekt](https://snl.no/Galle%2Fnorsk_adelsslekt) [Lesedato: 21.05.2016].

<sup>199</sup> Her rekna som 1614, 1615 og 1616.

<sup>200</sup> Probst 1996: 116–117.

<sup>201</sup> DRA, Danske Kancelli, Indlæg til registre og tegnelser samt henlagte sager (Skåne, Sjælland, Fyn, Smålandene og Jylland) 1572–1650, Mikrofilm M-45298.

nytt. Den 18. juli sendte admiralen ny beskjed til kanslaren om at han under Noreg hadde fått nyss frå lensmannen på Hidra om eit orlogsskip frå Emden som skulle ligge inne i Flekkefjord. Daa fortel at han har tenkt seg inn til skipet for å høyre kva dei gjorde der og at han etterpå vil gje kanslaren ny beskjed.<sup>202</sup>

For dei danske myndigheitene var det viktigare å sende ut skip på sjørøvarpatrulje enn å ha desse skipa med vidare i krigen. I realiteten var sjøkrigen over etter at Älvsborg fall og difor var det ikkje nødvendig å ha alle marinen sine skip til oppbakking av landkrigen. Det var minst like viktig å sørge for at Øresundstollen kom til sin rett ved å patruljere i havområda mellom Noreg og Jylland for å sikre alle handelsfolk fri ferdsel. For krigen sin del var inntektene av Øresundstollen essensiell for at kongen skulle ha nok midlar til å føre han. Marinen kunne ta opp igjen dei normale rutinane og oppgåvene dei hadde, som mellom anna innebar å sende eskadrar til «Vestersøen» for å leite opp sjørøvarar og fribyttarar. Sidan vi har så få av rapportane frå marinen i arkiva gjev denne eit interessant perspektiv på piratplaga. Det vart sendt ut mange eskadrar for å sjå etter sjørøvarar opp gjennom 1600-talet. Det vi ikkje får vite er kor mange av desse som fakka sjørøvarar på sine tokt og kor mange som kom tomhendt tilbake. Dette brevet frå admiral Jørgen Daa viser at ein ikkje alltid fann sjørøvarar og fribyttarar på eskadretokt i «Vestersøen». Det var likevel viktig for flåten å vise seg fram på havområda for å avskrekke potensielle sjørøvarar og fribyttarar frå å sigle ut.

#### 4.3.2 Orknøyske fribyttarar 1612

Piratverksemd og uklare definisjonar på sjøverksemd har vorte brukt som politiske verkemiddel. Forholdet mellom Danmark-Noreg og Stuartregimet var særst dårleg i åra 1611–1612. Ein av grunnane var som Murdoch skriv: «...the ongoing British piratical attacks on Danish-Norwegian shipping...».<sup>203</sup> I tillegg var det uro kring den aukande Øresundstollen, engelske kjøpmenn utanfor Hamburg og krangel om fiskerettar i Nord-Atlanteren og då særleg rundt Newfoundland, Grønland og Island. Under Kalmarkrigen kom det fleire orknøyske fribyttarar til Noreg. Nokre av desse kan knytast saman med skottetoget som den skotske ambassadøren til Sverige, Sir James Spens, hadde samla på oppmoding av den svenske kongen. Desse skulle ta seg gjennom Noreg til Sverige for å brukast i anten

---

<sup>202</sup> DRA, Danske Kancelli, Indlæg til registre og tegnelser samt henlagte sager (Skåne, Sjælland, Fyn, Smålandene og Jylland) 1572–1650, Mikrofilm M-45298.

<sup>203</sup> Murdoch 2010: 140.

Kalmarkrigen eller den Polsk-Svenske krigen.<sup>204</sup> Eit av tilfella med orknøyske fribyttarar har etterlatt seg ei rekke med brev fram til saka sannsynlegvis fekk ei løysing i 1620.<sup>205</sup>

Eit orknøysk skip tilhøyrande Robert Scoula skal ha vorte arrestert i Bergen på seinsommaren 1612 og lasta beslaglagt. Samstundes rapporterte den britiske ambassadøren til Danmark-Noreg, Sir Robert Anstruther i eit brev til kong James I datert 8. juni 1612 at minst tre orknøyske skip hadde angripe langs sørlege norske hamner den 1., 3. og 5. juni, der særleg eitt av angrepa skal ha vore spesielt aggressivt. Forskar Alexia Grosjean seier at det siste angrepet vart utført mot Bergen.<sup>206</sup> W. P. L. Thomson seier at eitt av desse skipa var sonen til jarlen på Orknøyene, Patrick Stewart, sitt krigsskip *Dunkirk*. Steve Murdoch meiner Thomson har misforstått i det han kallar skipet *Dunkirk*, fordi brevet frå Anstruther seier berre at det eine skipet var ein «flybotte of Dunkerke», altså ein fløyt<sup>207</sup> som i utgangspunktet kom frå byen Dunkerque.<sup>208</sup> To av skipa skal ha vore ført av skipparar med namnet Stewart, og den eine meiner Murdoch og Grosjean kan identifiserast som Simon Stewart, som i norske kjelder vert omtalt som Simen Stiuuffuertt. Ifølgje brevet frå Anstruther hadde det eine skipet ein hollandsk kaptein og dei hadde i tillegg med seg eit priseskip. Anstruther har sjølv sett breva med klager som var sendt til kanslaren, og understrekar at dei i Danmark trur skipa hadde «commission» frå anten Wormistoun eller Robert Stewart, noko han har nekta for overfor dansk-norske myndigheiter.<sup>209</sup> Rykta var at desse skipa arbeidde anten for Sir James Spens, den britiske ambassadøren til Sverige eller Robert Stewart, sonen til Patrick, jarlen av Orknøyene som på

---

<sup>204</sup> Sir James Spens hadde fått i oppdrag frå Sverige å rekruttere 3000 soldatar frå Storbritannia til å bruke på svensk side i den Polsk-Svenske krigen (1600–1629). Kong James I var ikkje mot å rekruttere troppar til bruk i Sverige på generell basis, men forbaud Spens å rekruttere soldatar i Caithness. Då denne ordren vart gitt, var Danmark-Noreg og Sverige i fred med kvarandre. Då rekrutteringa var komme på plass, erklærte Karl IX at rekruttane skulle brukast i respons på Danmark-Noreg sin aggresjon, men derimot ikkje at dei måtte nyttast mot Danmark-Noreg. Troppane vart samla i Dei sameinte Nederlanda for derifrå å kunne sendast med skip til Sverige. Skipa sigla nordover mot Noreg i midten av juli 1612, og planen var at dei skulle ta Trondheim og kutte Noreg i to for å gje Sverige tilgang til Nordsjøen på enno eit punkt. Mellom 1400 og 2200 menn vart sett i land i nærleiken av Trondheim, utan at dei klarte å ta byen, og kjempa seg veg til Sverige under kommando av oberst Mönnichhofen. Ikkje alle dei skotske soldatane kom seg over til Sverige. I Kringen i Gudbrandsdalen vart om lag 350 skottar drepne i august 1612. Grosjean 2003: 31–36.

<sup>205</sup> Brev frå Knud Urne til kanslar Christian Friis til Borreby datert 10. september 1615 (NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1578–1625. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0001), brev frå Christian IV til Knud Urne datert 28. august 1618 (NRR IV: 728) og brev frå Søren Sørensen til kanslar Christian Friis til Kragerup datert 10. juni 1620 (NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1578–1625. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0001).

<sup>206</sup> Grosjean 2003: 119. Murdoch 2010: 146–147.

<sup>207</sup> Skip med hollandsk opphav. Fløyten var ein allround trader, ein god siglar med romsleg lasterom, og utkonkurrerte raskt andre fartøystypar i handelsfart til Brasil, Middelhavet og nordaust i Europa på 1600-talet. Fløyten hadde få kanonar og trong konvojering i krigstid. Mortensøn 1995: 56.

<sup>208</sup> Murdoch 2010: 146, fotnote 159; Michell 1997: 159–161; Thomson 2008: 294.

<sup>209</sup> Michell 1997: 159–161.

det tidspunktet gjorde opprør mot Skottland. Det siste er ifølgje Grosjean det mest sannsynlege, då Robert Stewart skal ha bede svenskane om betaling for transport av soldatar i juni 1612. Raida langs kysten kan ha vore rekognoseringsfartøy som vart sendt ut skjult som fribyttarar for å teste ut dei norske forsvarsverka langs kysten som ei førebuing for skottetoget.<sup>210</sup> Ved å forkle dei som orknøyske fribyttarar kunne ein ikkje trekke linene tilbake til den skotske kongen, som ikkje på noko vis kunne vera involvert på feil side overfor sin svoger under Kalmarkrigen. Jarlen av Orknøyene og sonen vart begge sett i arrest og prøvd i ein rettssak. Under rettssaka skal dei ha forsøkt å bortforklare dei orknøyske skipa langs norske kystar, for å finne nok argument for å kunne få lov av kong James I til å ta opp att styret av Orknøyene. Det kan verke som om kongen sjølv støtta både det orknøyske opprøret og Sir James Spens si troppeverving. Begge hendingane kom på eit nyttig tidspunkt som førte til at piratangrepa kunne skuvast til side.<sup>211</sup>

I etterkant av Kalmarkrigen kom desse piratangrepa tilbake på dagsorden. I september 1615 vart det sendt eit brev frå lensherre Knud Urne til kanslar Christian Friis til Borreby, der han presenterer saka frå ståstaden til borgarmeisteren i Bergen, Søren Sørensen. For Sørensen har denne saka skapt mykje hovudbry. Ut ifrå brevet ser det ikkje ut til at saka er så enkel som ein skulle tru. Det ser ut til at orknøyingen Robert Scoula, som fekk skip og last beslaglagt i Bergen, også skal ha stevna fribyttaren Simon Stewart som «[Robert Scoulas] skib och goedtz haffde som enn søerøffuere Pløndret, och Whørligenn mz farren». Ifølgje Scoula skal til og med greven av Orknøyene ha visst om korleis Stewart oppførte seg som ein skjelmisk fribyttar. Noko som kompliserer det heile, var at Scoula sin «*Instrux*» skal ha sagt at Simon Stewart skulle ordne ein los til seg, og hadde i tillegg med seg nokon av Stewart sine båtsmenn. Det er difor vanskeleg å seie om Robert Scoula var ein vanleg handelsmann, eller dreiv med fribyttari på sida. Ein kan ikkje ut ifrå dette trekke den konklusjonen at skipet til Scoula var ein av dei tre fribyttarane som skal ha vore på ferde i juni 1612. Scoula har forutan dette ikkje betalt toll i Bergen, og på grunn av dette og fordi Simon Stewart sitt mannskap var på skipet vart det dømt i arrest. Grunnen til at saka vart teke opp igjen i 1615 var at ein fullmektig utsendt av kongen av Storbritannia, David Hartz, skal ha komme for å krevje skip og gods tilbakeført til kong James I. Søren Sørensen håpar han kan få vederlag og oppretting frå kongen fordi han må ut med dette godset og dei verdiane som i fleire år har vore konfiskert og frådømt skipperen. Dette brevet har vorte arkivert blant henlagte saker, så det

---

<sup>210</sup> Grosjean 2003: 119; Murdoch 2010: 147.

<sup>211</sup> Murdoch 2010: 148.

ser ikkje ut til at brevet fekk nokon påverknad på saka.<sup>212</sup> Tre år seinare, i 1618, fekk lensherren Knud Urne brev frå kongen om å hjelpe dei skotske fullmektigane å få tilbake dei førnemnte verdiane, då dette skipet og lasta ifølgje kongen skal ha høyrd til svogeren, kong James I.<sup>213</sup> Etter dette ser det ut som utfallet har gått i favør til kongen av Storbritannia. I juni 1620 sendte nemleg Søren Sørensen eit brev til kanslar Christian Friis til Kragerup der han klager på den siste dommen som har vorte avsagt i saka. Lagmannen Hans Glad skal ha frådømt han alt godset som hadde vorte beslaglagt av Robert Scoula. Sørensen meiner han burde få erstatning for tap av skipet, godset og dei manglande tollpengane. I mai 1620 skal det ha komme ein ny fullmektig frå Skottland til Bergen, Robert Monsteidt, som sjølv budde på Orknøyene kom for å krevje tilbake godset til Scoula. Sørensen legg fram argument for kvifor han har vorte urettferdig behandla i saka. Han meiner at dommen frå 1612 viser at fribyttaren Simon Stewart hadde «*Commis*»<sup>214</sup> og tente greven av Orknøyene, og at han skal ha røva gods også frå Søren Sørensen og andre bergensborgarar og ført til Orknøyene. Robert Scoula skal ifølgje Sørensen ha hatt «*Commis*» frå Simon Stewart, og at det var berre rett og rimeleg at skipet og godset hans vart frådømt han til fordel for bergensborgarane, då orknøyingane som folkeslag hadde gjort stor skade. Han argumenterer for at skipet og godset allereie i 1612 var bekrefte å høyre til greven av Orknøyene, og ikkje kongen av Storbritannia. Godset vart så tidleg som i 1612 dømt i beslag, og han meinte det var uheldig at det åtte år seinare skulle dømmast annleis.<sup>215</sup>

Det var mange ulike røyster som ytra seg i denne saka. Saka har både økonomiske og politiske sider. For borgarmeisteren i Bergen har beslaglegginga av skipet og godset til Robert Scoula vore eit økonomiske gode som skulle bøte på ein elles trong og hardt prøvd økonomi. Bergen og borgarane der har vorte plyndra av orknøyingar forsommaren 1612, og skipet til Scoula var eit godt botemiddel i så måte. Ut ifrå måten Søren Sørensen presenterte saka, har ein beslaglagt skipet på rettmessig grunnlag, på bakgrunn i manglande betalt toll. Han meiner seg urettferdig behandla, då kongen av Storbritannia fleire år i etterkant kravde å få tilbake verdiane av dette godset. Sørensen sine brev viser her saman med Knud Urne korleis saka vart oppfatta frå Bergen sin ståstad. Det økonomiske aspektet av beslaglegginga av lasta var det

---

<sup>212</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1578–1625. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0001. 10. september 1615.

<sup>213</sup> NRR IV: 728. Brev til Knud Urne, 28. august 1618.

<sup>214</sup> Eit anna ord for kaperbrev.

<sup>215</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1578–1625. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0001. 10. juni 1620.

viktigaste for bergensborgarane. Borgarmeisteren og lensherren i Bergen har begge hamna midt oppe i det politiske og diplomatiske spelet som var mellom sjømaktene på starten av 1600-talet. For kong James I var denne saka for sensitiv til at han kunne gjera noko med ho medan Kalmarkrigen framleis heldt på. Christian IV og James I var alliert på det personlege plan gjennom danskekongen si syster, Anna, og slik sett var det problematisk for den britiske kongen å støtte svenskane i krigen mot svogeren. Først i etterkant av freden mellom Sverige og Danmark-Noreg og etter at opprøret på Orknøyene var løyst, kunne kongen bry seg med dei orknøyske innbyggjarane. Kong Christian IV viser stor vilje til å føye seg etter James I i denne saka, sidan han bad Knut Urne om å sørge for at dei skotske fullmektigane fekk tilbakeført verdiane av godset. Sannsynlegvis ville det ha vore diplomatisk uklokt å setje seg opp mot den britiske kongen i denne saka.

#### 4.3.3 James Gentleman på Island i 1614

Island var fleire gonger plaga av sjørøvarar. Eit av desse tilfella var i 1614, då engelskmannen James Gentleman saman med William Clark plyndra Vestmannaeyjar. Gentleman skal ha vore på Island året før, kanskje for å handle, men han og mannskapet hadde vorte behandla dårleg. Dei hadde difor bestemt seg for å dra tilbake og bøte på uretten. Dei plyndra Vestmannaeyjar i heile to veker, der dei plyndra heimar og danske lagerhus, vanæra kyrkjer og valdtok dei lokale kvinnene. Dei skal til og med ha teke med kyrkjeklokka då dei forlét øyene. Kyrkjeklokka var heldigvis merka, og kong James I fekk ho returnert.

William Clark skal ha operert frå Mamora utanfor Marokko. Frå 1606–1616 florerte ei gruppe piratar frå Irland langs dei iberiske og franske kystane, i tillegg til Atlanteren. Dei hadde base i sørvest-Irland om sommaren og Mamora om vinteren. William Clark må ha vore ein av desse.<sup>216</sup> Etter at Mamora vart teke av Spania i 1614, flytta Clark etter det ein veit til Algerie, og ein kan spekulere i om han kan ha prata med Jan Jansz som i 1627 raida Vestmannaeyjar.<sup>217</sup> Kanskje har han vorte fortalt kor lett det var å plyndre Island. Året etter Gentleman og Clark sitt raid, i 1615, var det ikkje engelske sjørøvarar som kom til Island, men baskiske kvalfangarar som stranda ved Vestfjorden. Besetningen på skipa klarte å redde seg i land, men vart ikkje teke godt imot av lokalbefolkninga, som gjekk til åtak på dei og drap 30 mann før 50 mann klarte å redde seg i eit engelsk skip dei stal. Dette var ein måte for

---

<sup>216</sup> Earle 2004: 30–32.

<sup>217</sup> Rogoziński 1996: 75, 140, 166. Oppslagsord: Clark, William; Gentleman, James; Iceland. Mamora teken av Spania: Earle 2004: 45.

lokalbefolkninga å få ut sin frustrasjon over den hjelpeløysa dei må ha følt i 1614, då Gentleman og Clark plyndra og herja i lokalsamfunna på Island.<sup>218</sup>

#### 4.3.4 Jan Mandaus i Nord-Noreg 1615

Dette er eit av dei meir kjente sjørøvertokta på 1600-talet i dansk-norsk historie.<sup>219</sup> Vi har to primærkjelder til det som hende ved St. Hans-tider utanfor Kolakysten i 1615, skrive av to personar som sjølv opplevde sjøslaget; nemleg admiral Jørgen Daa som leidde ekspedisjonen og løytnanten hans, ishavsfarar Jens Munk.<sup>220</sup> I tillegg har bøsseskytten Jon Ólafsson skrive om hendinga i sine memoirar,<sup>221</sup> som sjølv om han ikkje var med på ekspedisjonen var ein samtidig av dei to andre. Han var med på sjørøvertoktet som vart sendt ut året etter, som også vart leidd av admiral Jørgen Daa. Han har sett lika av sjørøvarane i galgen på Østerport då han kom til København for første gong tidleg på hausten i 1615. Ein kan gå ut ifrå at han har høyrte historier og rykte om toktet som fakka Mandaus. Han sigla frå Island via England, og fekk kanskje høyre nyhende om toktet til Daa og Munk i 1615 der. Som vist tidlegare har Ólafsson sine memoirar visse avgrensingar som kjelde. Dersom ein ser på den overordna historia, så er det mykje historisk rett i botnen, men sidan det vart skrive ned så seint som i 1660, så har nok hukommelsen gjort at namn og årstal har vorte feil enkelte plassar.<sup>222</sup>

I utgangspunktet var ikkje eskadren sendt ut på sjørøvertokt. Å fakke sjørøvarar var underordna den eigentlege hovudoppgåva, som var å patruljere i «Vestersøen» mot Nordland og så langt dei nordlandske og vardøhusiske farvatna strakk seg etter kvalfangarar som ulovleg fanga kval og kokte tran. Underordna denne hovudoppgåva var det gitt beskjed om å

---

<sup>218</sup> Wolke 2014: 21; Agnarsdóttir 2013: 215.

<sup>219</sup> Av sekundærlitteratur, så vert denne hendinga fortalt av fleire. Thorkild Hansen sin dokumentariske roman «Jens Munk» frå 1966 er ein av dei. Boka seier mykje om toktet i 1615 og det påfølgjande i 1616. Niels Probst bruker tre sider på dette toktet i «Christian 4.s flåde». I Ingebrigt Hetland si bok «Norske pirater og sjørøvere» er dette den einaste hendinga som er nemnt frå 1600-talet. Det er usikkert kva kjelder Hetland har basert seg på, om det er Thorkild Hansen si bok, eller dei tre beretningane om toktet som han nemner i innleiinga til sitt kapittel «Spanske sjørøvere i Norge». Hetland 2008: 53–66. Eg fokuserer i mi avhandling på å bruke primærkjeldene for å fortelje om det som skjedde. Hendinga i dette underkapittelet har eg tidlegare presentert i kortform i artikkelen i *Heimen*. Berger 2016: 15–17.

<sup>220</sup> Takk til Frans-Arne Stylegar som har gjort meg merksam på ei innføring i notarialarkivet i Amsterdam. Den fortel at 26. juni vart skipparar frå Dei sameinte Nederlanda overfalt av sjørøvarar ved munningen av Kvitsjøen («bij de monding van de Witte Zee») ved Lumbovski. Dersom datoane til både denne innføringa og Jørgen Daa er rett, kan det vera det var fleire sjørøvarar og kaperar i området samtidig. Levnetsskildringa til Jens Munk vart første gong utgitt i 1624.

<sup>221</sup> Desse vart første gong ferdigstilt i 1661. Den utgåva eg har brukt er ei faksimile av ei omsetjing gjort av Sigfus Blöndal i 1905. Der Ólafsson har gjort store feil med tanke på namn og årstal, har utgjevarane forsøkt å rette dei viktigaste og mest nødvendige feila i fotnotene. Ólafsson 1905: innleiing av utgjevarane: III.

<sup>222</sup> Sjå 1.3 Kjeldematerialet, s. 6.

sjå etter skip som fiska ulovleg samt fribyttarar og sjørøvarar.<sup>223</sup> Tøktet utvikla seg likevel fort til å i hovudsak dreie seg om sjørøvaren Jan Mandaus og jakta på å fakke han. Jørgen Daa fekk utruste to orlogsskip til dette toktet; det mellomstore orlogsskipet *Victor*<sup>224</sup> og det mindre orlogsskipet *Jupiter*. Som nemnt tidlegare var Jens Munk løytnant på *Victor* med Jørgen Daa som sin admiral. På det andre skipet var Claus Poulsen kaptein med Johan Sem som løytnant. I den vidare skildringa av toktet vil eg legge vekt på Jørgen Daa si innberetning til Danske kanselli, som han leverte frå seg 6. september same år som toktet fann stad. Denne kjelda er nærmast hendinga både tidsmessig og aktørmessig. Der det er nyttig kjem eg til å supplere med det som står om toktet i Jens Munk sin levnetsskildring.<sup>225</sup>

Den vesle eskadren sigla frå København den 5. mai 1615, og sette etter fem dagar med kraftig vind kursen for Færøyene. Dei hadde fått vite at det skulle «ligge nogle fribiuter vdi Fherøen». Dei skulle ha plyndra fleire av kongens undersåttar og gjort stor skade der dei fór fram. Mellom Shetland og Færøyene støtte dei på ein fiskar, som hjelpte dei til Kvalby på Suderøya, der dei fekk høyre nytt om fribyttarane. Det viste seg at Mandaus hadde vore der for ein fjorten dagars tid sidan, saman med ein annan fribyttar som Daa kallar «Tackent». Seinare kjelder og forskingslitteratur meiner det her er tale om engelskmannen Thomas Tucker. Rogoziński skriv om Tucker og hans sjørøvarkarriere at han skal ha vore mannskap på sjørøvarkaptein Peter Easton på sitt flaggskip ein periode. Easton var viseadmiral i eit større sjørøvarsyndikat som var leidd av Richard Bishop fram til Bishop fekk ei kongeleg nådegiving i 1611 og la opp. Easton leidde dette syndikatet fram til han sjølv trekte seg tilbake i 1613. Frå 1614 av skal Tucker ha flytta base til pirathamna Mamora, slik som fleire engelske og irske piratar gjorde.<sup>226</sup> Her fekk Tucker kommando på sitt eige skip. Han skal ha planlagt ei plyndringsreise til Russland saman med kaptein John Woodland, men møtte på ein storm og forliste utanfor Færøyene. Han skal ha returnert til England i 1615, og vart benåda. Han skal deretter ha teke seg jobb som vanleg sjømann.<sup>227</sup> Anna sekundærlitteratur fortel ei anna historie, om ein engelskmann ved namn «Tomas Tucher» som vart pågripen i Øresund for

---

<sup>223</sup> KBB 1. mai 1615: s. 793.

<sup>224</sup> I Daa si innberetning er namnet forvrengt til *Wechter*. Det er det same skipet som kongen brukte som sitt flaggskip på reisa i 1599.

<sup>225</sup> «Jens Munks Livs og Levnets Beskrivelse» er henta frå *Brave danske Mænds og Qvindens berømmelige Eftermæle* som vart gitt ut i 1754 av Caspar Peter Rothe. Ho skal vera basert på dagbøkene til Jens Munk og andre truverdige dokument. For meir informasjon om forfattaren, sjå DBL XIV: 355–357.

<sup>226</sup> Mamora skal ha vorte erobra av spanske styrker i 1614, og mange av sjørøvarane flytta til ein annan marokkansk by, Sallé, som vart den nye basen for desse sjørøvarane. Earle 2004: 45.

<sup>227</sup> Earle 2004: 31, 61–62; Rogoziński 1996: 110, 348. Oppslagsord: Easton (Eston), Peter; Tucker, Thomas.



sjørøvari i 1616 og hengt i vippegalgen i Helsingør.<sup>228</sup> Gods etter Tucker i Helsingør skal ifølgje skifteprotokollar ha vorte beslaglagt same år.<sup>229</sup> Ein veit at sjølv om mange av sjørøvarane som vart benåda slo seg til ro med det, så var det fleire som gjekk tilbake til sjørøvaryrket etter ei stund.<sup>230</sup> Sjølv om Tucker vart benåda i 1615, så kan han dermed ha sigla ut i dekning av ein vanleg sjømann på tur gjennom sundet, for der å verte plukka opp som sjørøvar. Det er mogleg Rogoziński tok feil, og at Tucker aldri heilt gav opp sjørøvarkarrieren, og fortsette fram til han i 1616 vart hengt.

Daa og resten av eskadren fekk i Kvalby vite at det skulle ligge to fribyttarar i Vestmannahamn, som dei då tok opp jakta på. Dei fann desse fribyttarane den 22. mai, men då dei såg orlogsskipet nærme seg, flykta ti personar av mannskapet på fribyttarskipet inn mot land i ein fiskarbåt og forsvann, sjølv om Daa sendte heile 15 musketerar etter dei. Ifølgje levnetsskildringa til Jens Munk var det her tale om 11 irar, som kom seg til Torshavn og flykta derifrå i ein fiskarbåt.<sup>231</sup> Etter eit kort angrep tok Daa skipa til fribyttarane. Dei hadde fem skip, der tre av desse var priser dei hadde teke på sjøen. Tre mann vart drepne under angrepet og fire kvesta, medan henimot 18 personar vart sett fri, fordi dei hadde vorte tvunge av sjørøvarane til å jobbe for seg som mannskap. I tillegg vart kapteinen, Abel, og «fiitz ammerall» Simon Philtzer hengde. Sjørøvarskipa vart tekne som priser, det eine tok Jørgen Daa sjølv med seg til København, medan det andre overlét han til vinterfogden på Færøyene med beskjed om å sende det fortast mogleg til København. Jens Munk seier dei etter si eiga tilståing hadde plyndra kyrkjene og røva dei fattige fiskarane på Færøyene.<sup>232</sup> «Tackent» og Mandaus hadde komme seg unna i denne omgang.

Eskadren sette kursen mot Nordland, og passerte Nordkapp og Vardøhus utan å ha fått nærmare kunnskap om Mandaus. Det var først då dei kom utanfor Kildin at dei fekk høyre nytt frå ein russarbåt med ein skippar frå Flensborg, som fortalte at Mandaus skulle ligge ved Kildin. Då eskadren kom fram til Kildin hadde fribyttaren sigla derifrå berre seks timar tidlegare. Saman med sitt eige skip hadde han teke med seg ei pinke<sup>233</sup> som Mikkel Wibe åtte og hadde utrusta denne med seks kanonar og 24 mann. Straks etterpå hadde dei sigla vidare

---

<sup>228</sup> Pedersen 1929, bind 2: 95. Gods etter fribyttaren Thomas Tucker skal ha vore beslaglagt i Helsingør i 1616.

<sup>229</sup> Olrik 1903: 155.

<sup>230</sup> Earle 2004: 19–20, 61–62.

<sup>231</sup> Rothe 1754: 545.

<sup>232</sup> Rothe 1754: 546.

<sup>233</sup> Pinke var eit lite lettbygd skip som vanlegvis hadde tre master, som var vanleg på 1500-talet. SNL: «Pink» <https://snl.no/pinke> [Lesedato: 03.06.2016].

inn mot Kvitsjøen og fått auge på to skip som var på veg inn i Kvitsjøen. Daa meinte dette kunne vera fribyttaren, og dei sigla etter for å innhente han. Men *Jupiter* hadde «seglet begge sine stenger offrbordet och sin top», slik at skipet ikkje kunne halde same fart som *Victor*. Difor var hovudskipet nøydd å komme til unnsetning fordi det brygga opp til tåke og mørkt vêr, og ein ville ikkje at Mandaus skulle få moglegheit til å ta det minste orlogsskipet i bakangrep. Ved morgongry dagen etter kom eit hollandsk skip og fortalte Daa at fribyttaren saman med pinka låg ved «de 3 eilender» eller «Krytz eiland». Kort tid etter fekk dei auge på tre skip og gjorde seg klare til kamp. *Victor* sigla inn i posisjon og skaut på dei med kanonane, og dei sloss ifølgje Daa i to dagar og netter før fribyttaren skjønnte at orlogsskipa vart for sterke for han. Då hadde dei klart å skyte skipet til Mandaus lekk, og han måtte kaste både last og tunge kanonar over bord for å få skipet sitt til å flyte lettare i sjøen. Jens Munk skriv at det var både skjønne pakkar med klede, silkestoffar og sukkerkister som hamna i sjøen. Fribyttaren kom ikkje langt med skipet i denne tilstanden, men *Victor* kunne ikkje ta opp jakta før etter at dei hadde reparert det store merseseglet som Mandaus hadde klart å skyte i sund. Det vesle orlogsskipet forfølgde Mandaus til han gjekk på grunn nær «Kandenes paa Samete land». I innberetninga til Daa står det ikkje noko om kva som skjedde med dei to andre skipa dei hadde sett, men ifølgje Jens Munk skal det eine skipet, ei jakt, ha sigla bort då han såg kor skada skipet til Mandaus var blitt av kanonskytinga med *Victor*.<sup>234</sup>

St. Hans-dagen sto det eit stort sjørøvarslag utanfor den russiske kysten. Dagen i førevegen hadde Daa håpa han kunne forhandle med Mandaus og unngå kamp. Han sendte tre menn i land for å prate med Mandaus, men Mandaus ville ikkje komme om bord på *Victor* utan at Daa sendte sin løytnant Jens Munk som gissel. Daa og Munk avtalte eit hemmeleg signal i tilfelle Mandaus forsøkte å lure dei i ei felle. Dersom ikkje Mandaus kom om bord, og heller ikkje sendte Jens Munk tilbake på *Victor*, så skulle Daa skyte eit skot med kanonen og deretter gå til angrep. Då kanonskuddet kom, sa Munk til Mandaus: «Lader i mig icke pasere rett nu, da bliffr her itt gestebud aff. Thet bliffuer intet met thet beste.» Mandaus ønskte no å forhandle, men no sette Daa hardt mot hardt. Slaget som stod St. Hans-dagen skulle stoppe Mandaus for godt. Sjørøvarane hadde bygd seg opp eit batteri på land som dei brukte som skanse. Daa sendte *Jupiter* inn i bukta med ein flokk musketerar leia av Munk og kaptein Poulsen. På den måten kunne dei gje sjørøvarane eld både frå land og frå *Victor* på sjøen. Sjørøvarane flykta inn mot sitt eige skip, samtidig som ekspedisjonsmannskapet tok over

---

<sup>234</sup> Rothe 1754: 547.

batteriet. Daa sendte inn to kanonar til forsterking og med denne overmakta måtte Mandaus sjå seg slått. Han overgav seg og då sjørøvarane var komne vel om bord på *Victor*, vart 55 av dei kasta over bord etter provisorisk rettargang, medan kaptein Jan Mandaus, kaptein Walther Bhrae og skipper Linnert vart tekne med til København for vidare rettargang. I tillegg reknar Daa med at om lag 24 av mannskapet til Mandaus strauk med under kampane.

Levnetsskildringa til Jens Munk nemner litt andre tal. Ifølgje han bestod mannskapet til fribytteren av til saman 72 personar, og berre 53 vart kasta over bord. Det er likevel såpass liten forskjell i tala, at ein kan rekne med at fribyttermannskapet bestod av mellom 70 og 80 personar. Tjuvgodset på skipet vart lasta over på *Victor* og sjørøvarskipet stukke i brann. På bakgrunn av Jens Munk si levnetsskildring, er det sannsynleg at delar av tjuvgodset bestod av silkestoffar og klede, sjølv om rapporten til Daa ikkje nemner noko om kva tjuvgodset bestod av. På heimvegen sjekka dei opp fleire skip for å forsikre seg om at dei hadde riktige pass til fiske og handel. Dei fann ingen som sigla ulovleg på «kongens strømme», men tilbake i Vardø fekk dei høyre frå lensherren Claus Gagge at det låg biskayarar i lenet og fanga kval. Dei trefte baskiske kvalfangarar både i Tømmervik og Kjelvik som hadde fanga kval ulovleg på Christian IV sine havområde. Desse vart tekne med tilbake til København som priser. Her sluttar innberetninga til admiral Jørgen Daa som han skreiv den 6. september 1615.

Memoirane til bøsseskytten Jon Ólafsson kan fortelje oss om korleis folk oppfatta hendinga og korleis forteljingane om sjørøvareskadren spreidde seg og kva rykte som gjekk om fribytteren. Jon Ólafsson fortel mykje om Jan Mandaus som person, i tillegg til å utbrodere kva som vart sagt mellom dei forskjellige aktørane. Kor mykje som er rett informasjon er det vanskeleg å vite, men ein får eit inntrykk av kva hendinga har hatt å seie for ryktet blant folk. Ifølgje Ólafsson har Sjørøvarkaptein Mandaus vore sjørøvar i 15 år, og var «Staldbroder» til den sjørøvaren som vart drepen på Vatneyri året før. I ei fotnote får vi forklart at det ein sommar ca. 1615 skal ha komme sjørøvarar til Patreksfjord nordvest på Island for å plyndre Vestfjordane. Dei hadde tvunge med seg nokre engelske skip, som hindra sjørøvarane i å plyndre og overfalle på Vatneyri. Mange av sjørøvarane vart drepne av engelskmenna, og førarane vart tekne til fange før dei engelske skipa sigla av garde igjen. Ólafsson fortel at Mandaus hadde fem brør i England som alle var handverkarar. Ein av desse var ein ankersmed ved namn Ruben, som skal ha spurt ein dansk skipper som ankra opp i London om

han hadde høyrte noko om bror hans. Ut ifrå svaret fekk dei tre dagar etter vite at desse brørne til Mandaus ville hemne seg på bror sin og sende ut tre krigsskip for å drepe «os».<sup>235</sup>

I Ólafsson si skildring av sjølvve toktet skriv han at Mandaus hadde proviantert ved å røve får i Flekkerøy, og at han låg ved Kvitsjøen for å lure på eit hollandsk skip som han var fult overtydd om at skulle komme gjennom Vaigat-stredet ved Novaja Semlja på heimreise frå India. Ólafsson understrekar at dette er ei uvanleg rute, men nemner at tre skip har sigla gjennom dette stredet.<sup>236</sup> Eit skip frå India kan umogleg ha sigla om Russland, men det kan for så vidt ha rot i verkelegheita, fordi hollendarane handla i Arkhangelsk med persisk silke som elles vanlegvis vart skipa ut frå Persia via Middelhavet eller ved at skip sigla til Persiabukta ikkje så langt frå India. Grunnstammen i forteljinga Ólafsson presenterer har nok mykje til felles med det som innberetninga til Daa og levnetsskildringa til Munk fortel. Mellom anna er det tale om at Mandaus «kastede mange Pakker med Fløjl og Silke overbord» for å gjera skipet lettare og komme seg unna.<sup>237</sup>

Ólafsson tonar ned kampene til land og på sjøen, og seier Mandaus valde å overgi seg før det kom til kamp, då han såg den overmakta han stod ovanfor. Det viktigaste var at Mandaus vart teken og å vise fram kva rikdommar som danskane berga frå sjørøvarskipet. Det skal ha vore åtte kister fulle med sølvmynt som var så tunge at det trongst «4 mand til for at bære den mindste op paa slottet». Den niande var visstnok fylt med gullmyntar, og her trong ein heile ti mann for å kunne bære ho.<sup>238</sup> Sidan korkje Daa eller Munk nemner kva verdiar som vart tekne frå sjørøvarskipet er det vanskeleg å seie noko sikkert om desse kistene Ólafsson her skriv om. Frå internasjonal handel i Arkhangelsk veit vi at hollendarane måtte ha med seg store mengder spansk sølv for å betale for luksusvarene dei fekk frå Moskva. Det er ikkje utenkjeleg at det kan ha vore kister med sølvmyntar om bord i fribytterskipet etter eit røvartokt mot ei hollandsk skute. Ein kan uansett sjå for seg at *Victor* og *Jupiter* kom tilbake til København med såpass store rikdommar til at slike historier om den velstand som var på sjørøvarskipet kunne spreie seg. Ólafsson fortel vidare at sjørøvarane vart hengde tre dagar etter framkomst til København i ei galge ved Østerport. Mandaus skal ha skjenka si tredoble gullkjede til admiral Jørgen Daa, sidan han hadde overvunne han på ærleg vis. Dette kan igjen

---

<sup>235</sup> Ólafsson 1905: 21–22.

<sup>236</sup> Ólafsson 1905: 121–122.

<sup>237</sup> Ólafsson 1905: 123.

<sup>238</sup> Ólafsson 1905: 125.

vera eit rykte og skrøne som har versert i København i etterkant. Ólafsson skal sjølv ha sett lika etter Mandaus, Walther Brahe og skipper Linnert der dei hang «hele og i deres Silkeklæder besatte med Guldsnøre og guldbroderede Sko.»<sup>239</sup>

Det er usikkert kva nasjonalitet Mandaus hadde og kven han kan ha jobba for. Vi veit at han sannsynlegvis beherska spansk fordi Jens Munk tok ei spanskspråkleg navigasjonsbok frå skipet hans i 1615.<sup>240</sup> På bakgrunn av dette er det fleire alternativ til kor han har operert frå. Han kan ha operert ut frå Dei spanske Nederlanda og vore ein del av den flamske kaperflåten. Ut ifrå opplysningane til Ólafsson om at Mandaus lurte på eit hollandsk skip, vil ei plassering som undersått og kaper for det spanske imperiet stemme godt. Dette fordi dei framleis var i krig med Dei sameinte Nederlanda på denne tida. Det spanske imperiet sendte ut ei heil mengd kaperar frå Dei spanske Nederlanda, og i hovudsak Dunkerque. Noko som gjer det vanskeleg å plassere Mandaus som kaper herifrå, er at desse kaperane vert framstilt som ei eiga definert gruppe, dunkerkarar, i eit stort omfang av kjeldemateriale frå Danmark-Noreg. Ólafsson meiner bestemt at Mandaus var ein engelsk sjørøver som hadde eit syndikat av brør i England. Det kan vera det er noko i tanken om at Tucker har rekruttert Mandaus i Marokko.<sup>241</sup> Det var fleire nordeuropeiske personar som allierte seg med Barbarstatane i Nord-Afrika og Marokko; Mandaus kan ha vore ein blant fleire flamskmenn som gjorde dette.<sup>242</sup> Geolog og politikar Amund Helland skreiv i 1906 ei skildring av Finnmarkens amt si befolkning og historie, og nemner med ei setning sjørøvertoktet i 1615: «... og en engelsk fribytter blev ført med skib og gods til Kjøbenhavn 1615 og der til advarsel hængt...»<sup>243</sup> Kanskje har Helland plukka opp informasjonen frå memoira til Jon Ólafsson som vart gitt ut året før. Uansett kor Mandaus opererte frå, veit vi at han frå danske styresmakter vart sett på

---

<sup>239</sup> Ólafsson 1905: 126.

<sup>240</sup> Denne boka ligg i arkivet til Det Kongelige Bibliotek i København. [http://wayback-01.kb.dk/wayback/20100504133849/http://www2.kb.dk/elib/mss/skatte/verden/53\\_33.htm](http://wayback-01.kb.dk/wayback/20100504133849/http://www2.kb.dk/elib/mss/skatte/verden/53_33.htm) [Lesedato: 21.05.2016].

<sup>241</sup> På Wikipedia finst det ein kort artikkel om «Jan Mendoses». Denne kjem med ei rekke påstandar som ikkje er belagt nærmare med sekundærlitteratur og kjelder. Enkelte setningar er interessante spekulasjonar som bør kommenterast. Mellom anna vert det sagt at Tucker har rekruttert Mandaus i Marokko då han i 1614 organiserte sitt første raid. Det er ein spennande tanke, men eg finn ikkje noko belegg for dette i litteraturen og kjeldematerialet. Ein annan påstand er at Mandaus kanskje kan ha vore ein vanleg handelsmann på tur til Russland og ikkje ein farleg pirat, slik danske kjelder hevdar. Dersom han var ein vanleg handelsmann er det rart at han gjorde såpass motstand då han vart fakka av Daa. Det enklaste hadde vore å la orlogsskipa visitere skipa og eventuelt få skip og last konfiskert som prise. På bakgrunn av oppførselen til Mandaus i det danske kjeldematerialet ser eg det som lite sannsynleg at han berre var ein handelsmann. *Wikipedia*: «Jan Mendoses» [https://en.wikipedia.org/wiki/Jan\\_Mendoses](https://en.wikipedia.org/wiki/Jan_Mendoses) [Lesedato: 21.05.2016].

<sup>242</sup> Rogoziński 1996: 172. Oppslagsord: Janssen (Jansz), Jan; Konstam 2008: 90. Sjå til dømes om flamske Jan Jansz i 2.6.2 Tyrkarar frå Barbariet, s. 19.

<sup>243</sup> Helland 1906: 701.

som ein sjørøvar som forbraut seg på «kongens strømme». Det var difor eskadren tok opp jakta og frakta han tilbake til København der han vart hengt til skrekk og åtvaring for andre som ønskte å prøve seg som sjørøvar.

#### 4.3.5 Det resultatlause sjørøvartoktet i 1616

Året etter det suksessrike toktet som tok Jan Mandaus, vart det sendt ut heile seks orlogsskip på oppfølgingstokt i 1616.<sup>244</sup> Jørgen Daa fekk nytt sjøpass med instruks 8. april om å sigle til Vardøhus for å sjå etter ulovleg handel og kvalfangst, samt sjørøvarar. I tillegg skulle han patruljere utanfor Island og Færøyene med same oppdrag. Thorkild Hansen antyder at det hadde vore vanskeleg å skaffe mannskap og rekruttere til ekspedisjonen året før, medan det denne gongen var fleire adelsmenn som ønskte å vera med på tokt.<sup>245</sup> Det er sannsynleg å tenkje seg at suksessen og rikdommane frå året før gjorde det meir lukrativt å vera med på sjørøvartokt dette året. Denne gongen var bøsseskytten Jon Ólafsson med, og det er gjennom hans auge denne ekspedisjonen vert presentert her.

Dette toktet var det første Ólafsson var med på i sin karriere som bøsseskytte. Dei sigla frå København i starten av mai, og sigla derifrå nord lang Norskekysten til Flekkerøy. Der fekk dei vite at eit sjørøvarskip hadde vore der og teke eit lite fartøy, og drepe heile mannskapet unnateke tre personar. Sjørøvarane skal ifølgje Ólafsson ha vore engelske, og utsendt av Mandaus sine brør. Ein av dei som vart tekne med fartøyet, Laurits Magnusson, var slu nok til å la sjørøvarane tru at han og dei to andre gjekk over for å tene dei. Han foreslo at dei skulle ta ein liten båt inn til land for å røve får til proviant. Då dei kom inn til land trefte dei nokre bønder som dei avtalte skulle vera med på å drepe sjørøvarane. Heile 20 bønder vart med på bakhaldet. Då sjørøvarane kom i land for å hente sauene, drap bøndene alle saman. Sjørøvarskipet tok dei med inn til ei tryggare hamn. Då Jørgen Daa og resten av eskadren kom til Flekkerøy hadde dette skjedd nokså nyleg, og sjørøvarskipet sende Daa tilbake til Danmark.<sup>246</sup> Her har altså lokalbefolkninga teke lova i eigne hender og handtert sjørøvarane før marinen rakk å komme til.<sup>247</sup> På reisa vidare frå Flekkerøy og nordover langs Noreg var

---

<sup>244</sup> I tillegg til dette toktet sendte Breide Rantzau og Michel Vibe ut ein kvalfangar til Nordland og Finnmark. I tillegg til kvalfangst fekk han lov til å jakte på sjørøvarar og fribyttarar. Han fekk i sitt sjøpass beskjed om at dersom han kom over fribyttarar skulle han «dennem eftertragt og gjøre sin Flid, at han dennem kan dræbe og nederlægge og siden deres Skib og indehavendes Gods indføre her for vor Kjøbsted Kjøbenhavn...» NRR IV: 578, bevilgning til Breide Rantzau og Michel Vibe 15. april 1616.

<sup>245</sup> Hansen 1966: 175.

<sup>246</sup> Ólafsson 1905: 127–129.

<sup>247</sup> Året etter fekk Styning Boel, lensherre i Nedenes, brev frå kongen om å sende noko gods som hadde vorte teke av eit fribyttarskip til København. Han skal sende ved vitnesbyrd og brev som skal brukast til å fatte ein

dei innom mange hamner, men treffe ikkje på ein einaste sjørøvar eller fribyttar. Dei fekk høyre om sjørøvarane fleire plassar, til og med i Kildin. Dei oppheldt seg i nesten ein halv månad i farvatna ved Kildin og Kvitsjøen utan at dei fann ein einaste sjørøvar.<sup>248</sup> Dei måtte til slutt gi opp jakta i Nord-Noreg og sigla vidare til Island, der dei forventta at spanske skip ville komme for å hemne dei baskiske kvalfangarane som vart drepne der året før. På grunn av dårleg vind fekk dei ikkje til å krysse utanfor Island, og var nøydte til å sigle vidare til Færøyene der dei oppheldt seg i halvanna månad. Der fann dei heller ingen fribyttarar, sjørøvarar eller ulovlege kvalfangarar.<sup>249</sup>

Sett under eitt vart denne ekspedisjonen ein flopp med tanke på det mandatet dei hadde reist ut med. På reisa hadde dei fått rapportar frå lokalbefolkninga om sjørøvarar som skulle sigle ute på havområda, men enn så mykje dei jakta på sjørøvarane, var dei alltid eit lite stykke framfor dei, utan at det er mogleg å få fatt på nokon av dei. I Flekkerøy hadde lokalbefolkninga allereie teke affære sjølv og hamla opp med sjørøvarane som kom dit. Vêret har heller ikkje vore på deira side, for dei fekk ikkje kryssa ved Island slik som planen var. Frå slutten av april til starten av september fann ikkje eskadren på seks orlogsskip ein einaste fribyttar, sjørøvar eller andre som tok seg til rette på «kongens strømme».<sup>250</sup> Året etter, i 1617, vart det ikkje sendt ut nokon liknande ekspedisjon.

#### 4.4 Oppsummering

Det hadde vore sendt ut nesten regelmessige patruljar i Nordsjøen og Norskehavet, særleg mot Island og Færøyene i tillegg til Vardøhus og Kildin sidan slutten av 1500-talet. Trusselen frå sjørøvarar, fribyttarar og kaperar var noko kongen tok på alvor, samtidig som orlogseskadrane var ein måte å oppretthalde herredømmet over havområda. Det var viktig å sikre økonomiske interesser i dei dansk-norske havområda. Ein fellesnemnar for sjørøvarane, kaperane og fribyttarane som er presentert i dette kapitlet er at dei alle flyt i grenseland mellom sjørøvari og kaperi. Tilfellet med Defos, ein kaper med kaperbrev, viser korleis han for dansk-norske myndigheiter vart sett på som ein sjørøvar og ein trussel mot eigne økonomiske interesser. Likeins vart Jan Mandaus frå dans-norsk ståstad sett på som ein

---

dom i saken. Det er sannsynleg at det her er tale om det same fribyttarskipet som Ólafsson fortel om. Han seier rett nok at Jørgen Daa sende skipet til København, men godset kan ha vorte lasta av og oppbevart i Flekkerøy fram til kongen sende brev i mai 1616. NRR IV: 582, brev til Styring Boel 28. mai 1616.

<sup>248</sup> Ólafsson 1905: 130, 132.

<sup>249</sup> Ólafsson 1905: 144–150.

<sup>250</sup> Probst 1996: 138–139.

sjørøvar og fekk rettargang som ein. Mandaus hadde etter det ein veit ikkje kaperbrev. Dei har begge gjort urett mot skip som har sigla på «kongens strømme». Eskadren frå 1616 fann ikkje sjørøvarar og fribyttarar i havområda dei patruljerte i. Kanskje sette ekspedisjonen frå 1615 ein støkk i sjørøvarane som herja i Nordsjøen og kanskje var eskadren berre uheldig med både vêr og vind samt kor dei kryssa i havet. Perioden viser fribyttarar frå ulike land i Nord-Europa, både engelske, skotske, irske, dunkerkiske, flamske og kanskje spanske sjørøvarar kryssa i dansk-norske farvatn. I den påfølgjande perioden fortsette særleg dei dunkerkiske kaperane å florere i «Vestersøen».



## 5 Krigstider, fribyttari og kaperfart i Nord-Europa 1618–1648

Frå 1618 til 1648 var trettiårskrigen ei stor utfordring for sjøfarten i Europa. Krigen byrja som ein intern krig i Tyskland, men utvikla seg til å omfatte store delar av Europa. Difor ser historikarar på krigen på to måtar; anten som ein tysk krig med europeiske forgreiningar eller ein europeisk krig som starta i Tyskland. Det var både religiøse og politiske motiv for krigen, og den vart langvarig og samansett på grunn av dei mange involverte partane. Rett før utbrotet av krigen visste allereie dei europeiske stormaktene at ein krig var nært føreståande.

«Tolvårsfreden» mellom Spania og Dei sameinte Nederlanda var snart over, og ein trudde dei to ville ta opp igjen krigen. Det ein ikkje hadde venta var at eit opprør i Bøhmen skulle skape den neste store europeiske krigen. Trettiårskrigen vert vanlegvis delt inn i fire fasar; den bøhmiske fasen (1618–1625), den danske fasen (1625–1629), den svenske fasen (1630–1635) og den svensk-franske fasen (1635–1648). Dei sameinte Nederlanda, England, Sverige, Danmark-Noreg og Frankrike stod saman med protestantiske område i Tyskland mot keisaren i Det tysk-romerske riket og begge greiner av Habsburgmonarkiet. Det katolske Frankrike ønskte å knekke den tyske keisaren og innlemme vest-tyske landområde inn i riket, for å unngå å verte omringa av habsburgske område.<sup>251</sup> Under krigen sendte dei kjempande sjøfartsnasjonane ut kaperar for å forstyrre forsyningar og handel mellom krigande partar. Det var viktig å stoppe skip med kontrabande, og øydeleggje for økonomien til sine motpartar. I løpet av denne krigen stod Danmark-Noreg på dei protestantiske statane si side frå 1625 til 1629 i det som vert kalla Keisarkrigen. I perioden både før og etter innblandinga i trettiårskrigen var hovudarbeidet til flåten å setje makt bak Øresundstollen og sikre dansk-norske interesser i handel og diplomati. Det kom inn ei rekke klager frå dansk-norske handelsmenn om skip som vart forulempa på handelsreiser av både skottar, engelskmenn, nederlendarar og dunkerkarar i denne perioden. Forutan desse gjorde Barbarstatane seg nytte av den store uroen i Europa og i 1627 vart om lag 400 islendingar tekne av tre algeriske skip og frakta i fangenskap til Algerie.

### 5.1 Sjørøvarpatruljer under første del av trettiårskrigen

I 1618 vart Niels Rosenkrantz og Henrik Vind sendt ut med *Fides* og *Havhesten* for i første omgang å bringe kongens sekretær Frederik Friis og Jørgen Vind til Island for å granske lensherren Herluf Daa og kjøpmenn som handla på øya. På vegen skulle dei halde auge med fribyttarar, ulovleg handel og fiskeri. *Havhesten* skulle patruljere farvatnet omkring

---

<sup>251</sup> Knutsen 2013: 117–119; Palmer, Colton og Kramer 2007 (10. utgåve): 137.

Vestmannaeyjar og Færøyene medan sekretæranane utførte sitt ærend. Saman skulle *Fides* og *Havhesten* etterpå sigle til Vardøhus for å patruljere mot fribyttarar og folk som ulovleg tok seg til rette på «kongens strømme». I tillegg fekk Hans Kønning (John Cunningham) sjøpass den 4. juli og instruks den 7. juli om å gå med *Markatten* i «Vestersøen» under Noreg på regulær sjørøvarpatrulje.<sup>252</sup> I 1620 vart det gitt ordre til utsending av fleire eskadrar i forskjellige delar av «kongens strømme» for å sjå etter sjørøvarar og fribyttarar. Peder Kielsen skulle med *Markatten* patruljere i «Vestersøen» under Noreg ved Agdesiden og Viksida for sjørøvarar og føre tilsyn med utskipping av tømmer og andre varer. Dersom det var lite å gjera i desse områda skulle han patruljere mellom Bergen og Lindesnes mot fribyttarar. Johan Mortensen på *Jupiter* og Morits Prins på *Havhesten* hadde i oppgåve å patruljere for sjørøvarar og fribyttarar ved Bergen, Lindesnes, Nordland og Island.<sup>253</sup> Handelen på Noreg og i nordlege farvatn var altså sett på som viktig å understøtte og sørge for at gjekk bra.

Henrik Vind fekk instruks sist i april i 1621 om å patruljere «Vester-» og «Nordsøen» mot sjørøvarar på skipet *Sorte Rytter*. Han hadde med seg ein forseгла instruks som han skulle opne då han passerte Lindesnes. Der stod det at han skulle til Russland ved Malmis og Kildin for i hovudsak å arrestere dei som dreiv med ulovleg handel i området. Skipet var tilbake i København i slutten av august, for då vart det sendt ut på anna oppdrag. Nokon rapport frå toktet finst ikkje. Året etter vart det i slutten av mars laga sjøpass til ein eskadre på tre skip som skulle halde «Vestersøen» fri for sjørøvarar og fribyttarar. Admiral Henrik Vind skulle leie eskadren på *Fides*, og hadde med seg Jørgen Ulfeldt på *Jupiter* og Peder Kielsen på *Havhesten*. I tillegg vart Enevold Kruse sendt ut med «*Elfsborgske*» *Hector* til Island og Færøyene i starten av mai på sjørøvartokt.<sup>254</sup> På dette tidspunkt hadde Spania teke opp igjen konflikten med Dei sameinte Nederlanda, og ein kunne difor vente seg auka kaperverksemd og fribyttari på sjøen. Det vart difor nødvendig å eskortere saltskip som skulle til Spania for å kjøpe salt. Den 26. august vart det utstedt forordning om konvoi til Spania, og den 13. oktober fekk Henrik Vind beskjed om korleis konvoien skulle organiserast. Fire orlogsskip og fire kongelege koffardiskip skulle til Flekkerøy, og derifrå ta med seg alle skip som ønskte å delta i konvoien til Spania og halde følgje med dei både fram og tilbake. Utanlandske skip skulle betale for konvoiering. I ein tilleggsinstruks gitt den 31. oktober fekk Vind beskjed om å

---

<sup>252</sup> Probst 1996: 140; KBB 4. juli og 7. juli 1618: s. 425 og 427.

<sup>253</sup> Probst 1996: 143–144.

<sup>254</sup> Probst 1996: 146–147.

fange tyrkiske skip eller andre fribyttarar om han kom over dei. På reisa gjekk koffardiskipet *Herringnæs* tapt til tyrkiske sjørøvarar ved Spania. Seks av skipsfolket måtte i etterkant betalast ut av fangenskap i Nord-Afrika.<sup>255</sup> Det vart sendt ut konvoi til Spania også i 1623. Dei hadde på reisa med ei oppmoding frå Christian IV til visekongen i Spania om å få friggitt nokre danske og norske skip som hadde vorte arrestert i Lisboa på reisa året før fordi dei hadde ein del hollandske sjøfolk om bord.<sup>256</sup> Å sigle i konvoi var ein meir direkte form for beskyttelse av handelen enn å sigle med eskadrar i havområdet på utkikk etter sjørøvarar. Ved konvoiering kunne orlogsskipa direkte beskytte eit visst tal på handelsskip på utvalde handelsreiser til ulike destinasjonar. Det hende skip vart tekne av sjørøvarar eller kaperar sjølv om dei sigla i konvoi. I enkelte tilfelle vart overmakta for stor for orlogsskipa, eller konvoien hadde for mange skip til å kunne halde styr på alle.<sup>257</sup> Då Spania og Dei sameinte Nederlanda tok opp igjen den pågåande konflikten i 1621 og på ny kom i krig med kvarandre, auka faren for handelsskip som sigla gjennom den engelske kanal og til Frankrike og Spania for å handle.<sup>258</sup> Frå 1621 av vart Dunkerque hovudsete for ein offisiell skvadron med kaperar og orlogsskip som var retta spesifikt mot økonomisk krigføring og prisetaking.<sup>259</sup> Det vart difor særleg viktig å konvoiere dansk-norske handelsskuter som skulle sørover etter salt. I tillegg til saltkonvoiane vart det ofte sendt ut konvoi av skip til Island.

Då handelstillatingane til tyske kjøpmenn på Island gjekk ut i 1602 vart det gitt monopol til eit kompani bestående av kjøpmenn frå København, Malmø og Helsingør. Dei skulle sigle på 20 islandske hamner og kjøpe opp mellom anna tørrfisk, tran, ullvarer og kjøtt. Frå 1620 av vart kompaniet omdanna, slik at det ikkje berre skulle sigle til Island men også til Færøyene og Nord-Noreg; sistnemnte i konkurranse med Trondheim og Bergen. Københavnarane klarte aldri å hevde seg mot Bergen og Trondheim i konkurransen om Nord-Noreg, men dominerte handelen på Island og Færøyene. Det islandske kompaniet kom til å verte bestående hovudsakleg av københavnske kjøpmenn, og det var difor ei lett oppgåve å konvoiere Islandskompaniet for flåten. For islendarane var det viktig at nødvendige varer kom fram og at dei fekk seld sine i retur.<sup>260</sup>

---

<sup>255</sup> Probst 1996: 148–149.

<sup>256</sup> Probst 1996: 151, 153.

<sup>257</sup> For meir informasjon om konvoiering sjå 5.3 Tyrkiske korsarar på Island i 1627, s. 83.

<sup>258</sup> Feldbæk 1992: 9–10.

<sup>259</sup> Lunsford 2005: 109.

<sup>260</sup> Rian 1997: 272–273.

I midten av mars 1623 vart Claus von Bysen sendt ut på skipet *Trost* til Noreg vest for Lindesnes for å halde «kongens strømme» reine for sjørøvarar og fribyttarar. I slutten av april same år vart Jens Munk sendt av garde på eit sjøpass som sa at han skulle halde «kronens strømme» reine for sjørøvarar og fribyttarar. Han skulle i all hemmelegheit på hemntokt imot russarane på Kolahalvøya på grunn av grensestridigheiter som hadde oppstått i området aust for Varangerfjorden etter fredsslutninga mellom Sverige og Russland i 1617. Det kom klagar frå det russiske gesandtskapet i København på oppførselen til Munk, men kong Christian IV avviste klagene, då russarane ikkje truga med represaliar. Likevel fekk Munk beskjed om å ikkje oppføre seg fiendtleg overfor russarane på toktet i 1624, då han skulle til «Vester-» og «Nordsøen» for å oppsøke sjørøvarar og fribyttarar og særleg i hamnene omkring Vardøhus og Kildin. Han hadde med seg Thimand Clausen på *Nassov Pris* og sigla sjølv på *Leoparden*. I slutten av april 1624 vart Claus von Bysen på ny sendt ut med *Trost* for å halde «Vestersøen» fri for sjørøvarar og fribyttarar. Samstundes vart ein eskadre på tre skip med Staller Kaas som admiral på skipet *Gabriel* sendt ut i midten av mai til «Vester-» og «Nordsøen» for å krysse her gjennom heile sommaren på utkikk etter sjørøvarar og fribyttarar.<sup>261</sup> I slutten av august vart løytnant Jacob Isbrandtsen sendt ut på *Lamprenen* til «Vestersøen» for å sjå etter sjørøvarar og fribyttarar ved Noreg og dessutan sørgje for at ingen frakta ut eiketømmer utan at dei hadde kongens tillating til det. Dersom han kom over folk som frakta slikt tømmer illegalt, skulle han sende skipa direkte til København.<sup>262</sup> Eiketømmer var viktig bygningsmateriale til orlogsskipa, og kongen ønskte sjølv å ha kontroll på kor tømmeret vart frakta hen. Eikeskogen hadde i tillegg vorte kraftig redusert på grunn av mykje hogst og stor utførsel. Kongen såg helst at det som var igjen vart brukt til bygging av dansk-norske orlogsskip enn at det kom i hendene på dei andre store sjømaktene, særleg Dei sameinte Nederlanda.

At farane for å verte røva på havet var til stades veit vi frå eit klagebrev lensherre Knut Gyldenstjerne sendte av garde tidleg i januar 1625. Borgarane i Bergen frykta ein franskmann ved namn Abraham de Koen, som skulle ha truga folk på si reise langs Norskekysten. Vedlagt brevet ligg eit forhør som vart halde 21. november 1624 på Valderhaug i nærleiken av dagens Ålesund, der John Ritz frå Dundee i Skottland fortalte om dei truslane han hadde fått høyre av Abraham de Koen då han sjølv var i Frankrike. Ritz hadde fått tilbod om å vera styrmann på eitt av skipa til de Koen, men han takka nei. Til svar sa Koen at han nok fekk med seg nok

---

<sup>261</sup> Probst 1996: 150–154.

<sup>262</sup> Probst 1996: 156; KBB 28. august 1624: s. 237.

mannskap likevel, og meinte hollandske sjøfolk ville stille seg til rådighet. Han har truga med at han skulle komme tilbake til våren 1625 med tre orlogsskip for å reise først frå Valderhaug og langs Nordkysten for å røve frå alle kongen sine undersåttar til han hadde fått vederlag for heile 200 000 franske kroner. Det største skipet han skulle ta med seg skulle vera eit dunkerkisk bygd skip på 200 lestar med 36 jernkanonar og halvanna hundre mann. Det andre skipet var mindre; eit franskbygd på 60 lestar med 12 kanonar og 70 mann. Det tredje skipet skulle vera ein liten pinas<sup>263</sup> med seks små kanonar, fire steinkanonar og 24 mann. Fogden i Sundmøres len, Knut Jensson, er den som har bede tingskrivar Peder Jansson, Anders Nilsson, Hans Nilsson og Gjert Nilsson om å vera med på avhøyret av John Ritz.

Dette avhøyret vart lest opp for borgarane i Bergen 7. januar 1625, og brevet frå bergensborgarane som vart underskrive dagen etter var resultatet av den frykt Abraham de Koen hadde skapt blant borgarskapet. I brevet vert det fortalt at skippar Jakob Mell frå Bergen skal ha treft på Abraham de Koen to år tidlegare i Calais i Frankrike, der de Koen skal ha røva ein stor sum pengar av Mell, som aldri kravde noko vederlag for det. Bergen by skriv i brevet at borgarane fryktar at deira næring, bruk og seilas både til Russland, Spania, Holland, Danmark, Danzig og andre stader skal verte øydelagt, og at folket i Nordland kom til å lide for den manglande handelen som kom til å oppstå. Dei nemnte i tillegg til de Koen sine truslar at dei har fått stor skade påført av tyrkiske sjørøvaar på skipa sine som sigla til Spania. I brevet bad dei om at kongen måtte «bruge de middel huorwed saadan wold, Røffuerj och offuerlast kannd forhindres.» Heile 21 bergensborgarar har skrive under på brevet. Hendinga Mell refererer til vert nøyare gjort greie for i eit seinare klagebrev frå borgarane i Bergen som vart sendt til København i 1631.<sup>264</sup> Jakob Mell skal ha reist til Calais i 1622 med skipet *Delphin*. Der har han møtt Abraham de Koen som skal ha hatt eit brev frå kongen av Frankrike som gav han lov til å røve alle skip som høyrde til Danmark-Noreg, for å få oppretting for eit skip som Hans Wibe hadde arrestert og sendt til København som prise for nokre år sidan. Han skal ha drive med kvalfangst i Nord-Noreg då han vart arrestert. Sannsynlegvis har han då ikkje kunne vise godkjent pass, og difor vorte arrestert av dansk-norske myndigheiter. De Koen skal ha teke skipet med all last om bord, og skipperen med sine reiarar meiner omkostningane deira medrekna ein lang rettargang kan reknast til 3800

---

<sup>263</sup> Pinas var eit ord brukt både i Nederland og England om ein skipstype. Det nederlandske pinasskipet var eit mellomstort fartøy som ofte var armert, og som vart mykje brukt av VOC. Den engelske pinassen var eit mindre heildekka fartøy med tre master, slankt skrog og akterspeil. Den engelske var altså mykje mindre enn den nederlandske typen. Ein kan gå ut ifrå at de Koen hadde ein nederlandsk type pinas. Mortensøn 1995: 57–58, 63.

<sup>264</sup> Sjø avsnitt om klagebrev frå 17. august 1631 i 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet, s. 84.

gylden.<sup>265</sup> Det er altså ei reell frykt bak klagebrevet. De Koen har det som på engelsk vert kalla «letter of reprisal», ikkje eit direkte kaperbrev, men eit dokument som gir ein kjøpmann rett til å røve tilbake gods tilsvarende dei verdiane som har vorte fråteke han. Sidan dette var eit brev som gjaldt dansk-norske fartøy, er det forståeleg at ryktet om de Koen spreier frykt blant bergensborgarane.

Det var få verkemiddel myndigheitene kunne bruke mot denne typen truslar. Ein av dei var å konvoiere handelsskipa, men det kravde store ressursar og mange skip å kunne konvoiere til alle dei destinasjonane nemnte i brevet. Ein annan måte var å sende ut ein eskadre med skip som kunne sjå etter sjørøvarar. Kongen sendte ut ein eskadre seint i juni 1625, men denne kryssa altså ikkje i sjøen før lenge etter det tidsrommet Bergensborgarane frykta at de Koen skulle komme til landet. Ein ser at rykte frå kjøpmenn og skipparar som var innom Noreg kunne feste seg blant handelsstanden, skape frykt og få dei til å krevje handlekraft frå kongen og marinen.

## 5.2 Keisarkrigen 1625–1629 og auke i fribyttari

På trass av åtvaringar frå det danske riksrådet, ønskte Christian IV å gå offensivt ut for å sikre interessene sine i Nord-Tyskland. Han såg på motreformasjonen og den katolske keisaren sin ekspansjon som ein trussel mot hans politikk og rolle i Niedersachsen. Ved å gå inn i krigen, kunne han sikre sine interessesfærer i Nord-Tyskland.<sup>266</sup> Ingen av dei andre sjømaktene hadde forplikta seg endeleg i ein allianse då Christian IV bestemte seg for å krysse Elben med ein hær på 15 000–20 000 mann og erklære krig.<sup>267</sup> Flåten fekk mange oppgåver under krigen, men heldt likevel fram med sjørøvareskadrane. Ved å gå inn i krigen på protestantisk side gav Christian IV kaperane frå Dunkerque enda eit mål på sjøen. Det var difor viktigare enn nokon gong å la marinen patruljere havområda for å sikre dansk-norske økonomiske interesser. Etter å ha satt av hæren i Elben vart Henrik Vind sendt ut 17. juni 1625 til «Vestersøen» og på alle «kongens strømme» for å halde dei reine for sjørøvarar og fribyttarar. Det herja sjukdom blant sjøfolka, så den 26. juni fekk Vind difor beskjed om å setje dei sjuke i land, og krysse i dansk-norske farvatn så lenge provianten heldt for så å gå inn til København med eskadren. Skipa

---

<sup>265</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1578–1625. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0001. 8. januar 1625. NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1626–1640. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0002. 17. august 1631.

<sup>266</sup> Bjørge, Rian og Kaartvedt 1995: 169. Lockhart 1992: 401, 407. For meir informasjon om Keisarkrigen sjå 3.1.2 Krig og konflikt i Norden, s. 27–28.

<sup>267</sup> Probst 1996: 157–158.

skal ha komme tilbake til København enkeltvis mellom 27. juli og 6. august, utan at det finst rapport etter kva dei fann eller ikkje fann på sjøen.<sup>268</sup>

Den 15. mai 1626 vart Henrik Vind sendt ut med *Sorte Rytter* og Søren Harboe på *Fides* til å konvoiere skip frå det islandske kompani eit stykke på vegen. Dei skulle deretter slå seg saman med tre skip til som hadde sigla frå København 20. mai for å patruljere mellom Lindesnes og Skagen mot sjørøvarar. Dei hadde kanskje gitt kongen beskjed om at det var mykje aktivitet på sjøen denne våren, noko som gjorde at Elben-eskadren til admiral Jørgen Ulfeldt fekk ein ny ordre i slutten av mai. Flåten vart brukt som blokadeeskadrar ved elvane Weser og Elben som eit ledd i Keisarkrigen. Fem orlogsskip låg i vinterhamn på kvar av plassane, og var på vårparten i gang med blokade med forskjellige instruksar. Ei av oppgåvene Elben-eskadren hadde i tida frå 6. mai til dei fekk ny instruks var å forhindre at dunkerkarar passerte på Elben og angripe desse. I staden for å vera blokadeeskadre ved Elben, fekk dei beskjed om å reise på sjørøvertokt med størstedelen av eskadren, forsterka med eit skip frå Weser-eskadren til Jens Munk. På ein måte var det nye oppdraget ei fortsetjing av denne delen av arbeidet. Dei skulle til Noreg for å «holde kongens strømme rene for dynkerkere og fribyttere».<sup>269</sup> Dette toktet vart dramatisk, då dei allereie den 31. mai eller den 1. juni møtte på ein fribyttarskadre på 12 skip frå Dunkerque og andre byar frå Dei spanske Nederlanda. I løpet av sjøslaget vart to av fribyttarskipa senka, fire vart brent og dei seks resterande vart jaga på flukt. Det vart ikkje rapportert skader eller danske tap etter slaget, men det må ha vorte ein del materielle skadar, for 6. juni var skipa til Ulfeldt tilbake i Glückstadt ved Elben der dei tok i mot ein del tømmer som sannsynlegvis skulle brukast til reparasjonar.<sup>270</sup> Sidan Danmark-Noreg no var i krig mot Spania, var det nødvendig å sende ut eskadrar som kunne ta knekken på dunkerkiske kaperar, då dei no rettmessig kunne gjera skade på dansk-norsk handel. Dette har denne eskadren lukkast med. Kongen kjøpte i tillegg inn to orlogsskip som skulle halde seg ved Bergen og forsvare og konvoiere byen sin skipsfart på Nordland og Finnmark mot kaperar. Nok ein gong ser ein kor viktig det var å patruljere havområda for å hevde herredømmet og sikre den livsnødvendige handelen nordpå.<sup>271</sup>

---

<sup>268</sup> Probst 1996: 159–160.

<sup>269</sup> Probst 1996: 164.

<sup>270</sup> Probst 1996: 163–166; Garde 1861: 153.

<sup>271</sup> Garde 1832: 35.

Året etter, i 1627, fekk Elben-eskadren, denne gongen under leiing av admiral Gabriel Kruse, ordre om å gå til «Nordsøen» og under Noreg mot fribyttarar og sjørøvarar for deretter å krysse tilbake til Elben igjen. Statthaldaren i København, Frants Rantzau, fekk den 12. juni beskjed om å få eit orlogsskip til å konvoiere Albert Bern sine skip til Arkhangelsk for å sørge for at det ikkje vart overfalle av sjørøvarar. Skipet skulle lastast med korn til hæren, så det var viktig at det kom trygt fram. Mot slutten av året var situasjonen kritisk for den dansk-norske krigsdeltakinga. Då lèt kongen sende ut eit ope brev den 24. november der han gav fullmakt til alle som ønskte å utruste skip til å kunne drive kaperverksemd mot skip som førte gods til fienden. På dette tidspunktet hadde Jylland vorte invadert, og handel derifrå inn til øyene var avskore. Det vart gitt særst gunstige vilkår til kaper og utreiar. Alt gods på skipet, forutan ammunisjon skulle tilfalle kaperane. Sjølv om Keisarkrigen dette året nærma seg ei kritisk fase, vart det likevel sendt ut konvoi til islandske kompani. Morits Prins på *Lindormen* skulle ta seg av denne viktige oppgåva, og provianterte den 17. juli for to månader. Det kan synast å ha vore særst viktig i 1627, då fleire plassar på Island vart herja av barbarpiratar. Men flåten har ikkje klart å få fatt på desse sjørøvarane som kom seg av garde med nesten 400 islendingar.<sup>272</sup>

### 5.3 Tyrkiske korsarar på Island i 1627

Nesten halvparten av kapteinane på barbarkorsarane sine skuter var av europeisk opphav. Dei utgjorde ein innverknadsrik elite, særleg i Algerie. Desse kapteinane hadde konvertert frå kristendommen til islam for å kunne slå seg opp på slavehandel. Mange av dei vart svært rike og sette sitt særpreg på den lokale kulturen.<sup>273</sup> Ein av desse var Jan Jansz, ein opphavleg flamsk kaper frå Dei sameinte Nederlanda. Ifølgje Rogoziński vart han teken til fange av algeriske korsarar utanfor Kanariøyene i 1618 og konverterte til islam. Hans nye namn var Murat Reis den yngre. Han sigla saman med Soliman Reis fram til denne døydde i 1619. Då flytta Jan Jansz til Salé i Marokko, og slo seg opp der.<sup>274</sup> I 1627 sigla han nordover til nord-europeiske farvatn med ein flåte på 15 galiotar<sup>275</sup> og tok øya Lundy i Bristolkanalen. Han utførte over ein periode på fem år ulike raid i Nord-Europa. Det største av desse skjedde i 1627 på Island.<sup>276</sup>

---

<sup>272</sup> Probst 1996: 169–170, 173.

<sup>273</sup> Davis 2004: 25.

<sup>274</sup> Rogoziński 1996: 172. Oppslagsord: Janssen (Jansz), Jan.

<sup>275</sup> Sjøå fotnote 59.

<sup>276</sup> Konstam 2008: 91.



På toktet til Island hadde Jan Jansz med seg tre fartøy frå Salé og Algerie.<sup>277</sup> Ved hjelp av ein dansk slave, fekk dei navigert seg rundt i dei nordatlantiske farvatna. Det første angrepet på Island skjedde i Grindavik, der tolv islendingar og tre danskar vart tekne som fangar og ein fekk proviantert seg med litt salta fisk. Då dei sigla derifrå, brukte dei falskt flagg for å lokke til seg eit dansk handelsfartøy som dei tok. Dei forsøkte å ta Bessastadir, der den danske lensherren hadde tilhaldsstad. Der møtte dei artillerield frå ein skanse, og valde å sigle tilbake til Salé med dei fangane dei hadde fått. Allereie 4. juli var barbarpiratane tilbake ved Hvalsnes i søraust og raida fjordane i området etter både buskap og anna gods. Dei tok her 110 islendingar til fange og drap ni. Eit dansk handelsskip og eit engelsk fiskefartøy råka ut for barbarpiratane, skipa vart tekne og deretter senka i havet. 16. juli kom sjørøvarane til Vestmannaeyjar, der dei tok flest fangar av alle. Etter å ha vore i land i tre døgn reiste dei av garde med 242 fangar. Tilbake på øya låg det meir enn 30 drepne islendingar.

Ein av desse fangane var presten Olafur Egilsson, og han er eitt av augevitna som har skrive mest utførleg og detaljert om «Tyrkjaránid»<sup>278</sup> frå 1627. Han vart tidleg sendt tilbake frå Algerie til Christian IV med eit brev med oppmoding til kongen om å betale ut resten av fangane. Kort tid etter at han kom tilbake til Island i 1628 skreiv han ei lita beretning om det som skjedde og reisa til Algerie.<sup>279</sup> Olafur Egilsson skreiv nesten utelukkande det han sjølv hadde sett som augevitne og tok berre inn beretningar frå andre i enkelte tilfelle. Sidan det er skrive ned såpass kort etter at raidet og reisa var gjennomført, kan ein lite på at det meste av detaljar stemmer godt med verkelegheita. Ifølgje Olafur Egilsson var det tre skip som kom til Vestmannaeyjar den 16. juli. Dei tok seg til land etter ein del motvind og tok kjapt dei danske kjøpmannshusa som låg ved strandkanten. Desse brukte dei til forvaring av fangane før dei skulle sigle frå staden. Egilsson fortel om korleis dei fór fram og jakta på øybuarane. Det var nokre som fekk lurt seg unna, men fleire vart jaga og tekne til fange. Dei som ikkje var raske nok, eller for gamle til å vera av verdi, vart slegne ihel og liggande rundt om kring på øya. Dei søkte gjennom kvart hus etter verdiar og folk, før dei tente på og lét dei brenne ned. Det var enda ein prest på øya, og han hadde gøymt seg unna med familien sin og tenestefolket. Då sjørøvarane fann han, vart han ihelslegen og familien teken til fange. Kvinner vart valdtekne

---

<sup>277</sup> Lars Ericson Wolke skriv at det var fire fartøy som kom til Island på tokt, medan isledningane Olafur Egilsson og Jon Ólafsson som begge opplevde angrepa, den eine på Heimaey i Vestmannaeyjar og den andre på Bessastadir seier det var tre skip. Wolke 2014: 21; Egilsson 1741: 4; Ólafsson 1907: 184.

<sup>278</sup> Dette er det islandske namnet på herjingane til barbarkorsarane på Island i 1627.

<sup>279</sup> Wolke 2014: 21–23. Ifølgje Wolke var det 234 fangar som vart tekne på Vestmannaeyjar og 38 frikjøpte. Eg vel her å stole på Helgason, som sannsynlegvis kjenner det islandske kjeldematerialet betre. Olafur Egilsson skriv at det var 242 fangar som vart tekne frå Vestmannaeyjar. Helgason 1997: 275–276; Egilsson 1741: 20.

og før dei drog sette dei kyrkja i brann, slik at øybuarane såg kyrkja brenne frå sjørøvarskipa. Etter tre døgn vart fangane i dei danske kjøpmannshusa tekne fram i ljoset og plukka ut «ligesom naar fæet udsøges efter Feedhed».<sup>280</sup> Etter ein månad til sjøs kom dei rundt 16.–17. august fram til Algerie.<sup>281</sup> For barbarkorsarane var det mykje pengar å hente på å få europeiske fyrstar til å kjøpe ut sine undersåttar frå fangenskap. Difor vart presten Olafur Egilsson, som var den skriftlærde og mest truverdige representanten sendt tilbake til København i slutten av september. På reisa var han innom Livorno og Genova i Italia, Marseille i Frankrike, Enkhuizen i Dei sameinte Nederlanda før han kom seg til Helsingør og til sist til København.<sup>282</sup> Den 8. april 1628 fekk han audiens hjå Christian IV, og fekk lagt fram bodskapen sin.<sup>283</sup> Dessverre tok det lang tid å samle inn pengar til islendingane i fangenskap med ei nokså tom statskasse frå før.

Om lag 400 fangar vart tekne med til Algerie og Salé. Danske myndigheiter hadde ikkje råd til å kjøpe ut fangane etter dei store utgiftene Keisarkrigen hadde ført med seg. Difor bad kongen om at det skulle samlast inn pengar gjennom kollekt i kyrkjene rundt om i oldenborgmonarkiet for å kjøpe fri fangane. I mars 1630 sendte Christian IV ut brev til lensherrane på Island, i Bergen, Trondheim og statthaldaren i Noreg om korleis dei best kunne hjelpe fangane i Tyrkeriet, både dei frå Færøyene, Island og Bergen.<sup>284</sup> I Bergen skulle dei skaffe 2000 riksdaler for å kjøpe fri sine egne skipsfolk, men hadde i april 1633 berre skaffa 200 riksdaler. Likeeins skulle Trondheim stift samle inn 3000 riksdaler, men hadde berre klart å samle inn halvparten, i Stavanger stift var summen 1000 riksdaler, der dei hadde klart å skaffe 400 riksdaler.<sup>285</sup> Det var vanskeleg å samle inn dei store summene som frikjøp av fangar kravde. Det ser ein også på seinare korrespondanse. Då islendingane i fangenskap skjønnte dei hadde moglegheit til å verte kjøpt fri, lagde dei i 1635 ei liste over dei islendingane som framleis var i live og ved rett tru. Av dei nesten 400 fangane som vart tekne med til Barbariet og seld som slavar, var det berre igjen 70 overlevande på lista over dei som framleis heldt på den kristne trua etter åtte år i fangenskap.<sup>286</sup>

---

<sup>280</sup> Egilsson 1741: 13.

<sup>281</sup> Egilsson 1741: 25.

<sup>282</sup> Heile reisa hans kan lesast i sin heilskap i reiseskildringa hans som vart gitt ut på dansk i 1741. Egilsson 1741.

<sup>283</sup> Egilsson 1741: 56.

<sup>284</sup> NRR VI: 200, brev til Oluf Parsberg 4. mars 1640.

<sup>285</sup> NRR VI: 530, 537–538. Brev til Jens Juel og bispen i Bergen og brev til Christoffer Urne og bispen i Oslo 24. april 1633. Brev til Oluf Parsberg og bispen i Trondheim og brev til Henrik Bilde og bispen i Stavanger 25. april 1633.

<sup>286</sup> Davis 2004: 17; Helgason 1997: 275–276.

Først i 1636 vart ei gruppe på 34 islendingar kjøpt fri saman med andre skandinaviske slavar. Nokre vart kjøpt fri seinare og nokre klarte å fri seg sjølve på ein eller annan måte. Dette var likevel ytst få. På Island fekk bispane opne brev om å samle inn pengar til frikjøp av fangar i desember 1636. Likeins fekk statthaldaren i Noreg, Christoffer Urne<sup>287</sup>, brev i slutten av februar 1637 om å samle inn 10 000 riksdaler frå dei norske kyrkjene for å frigi fangar i Barbariet. Det ser ut til at det ikkje var så lett å få tak i pengane, for i april 1638 fekk statthaldaren purrebrev frå kongen på at pengane enno ikkje hadde nådd København. I november vart det sendt ut enda eit brev, både eit ope til embetsstanden og eit til statthaldaren, der kongen ønskjer å få 15 000 riksdaler før påske då dei 10 000 han hadde bede om tidlegare ikkje var nok til å kjøpe fri alle fangane. Dei sistnemnte pengane skulle brukast til i hovudsak å kjøpe ut norske fangar, då det var flest av dei igjen i Barbariet.<sup>288</sup> Tyrkerfaren var reell og berre få år seinare, i 1629, vart Færøyene sete for eit liknande tyrkarraid. Det er mykje mindre informasjon å finne om dette raidet, på same måte som eit raid utført mot Baltimore i 1631 av same Jan Jansz som var på Island i 1627.<sup>289</sup> Barbarkorsarane heldt seg i dette området over nokre år og gjennomførte ulike raid og gjorde farvatna usikre.

Myndigheitene hadde få måtar å stille opp mot sjørøvarane på. Frå København vart det fleire år sendt ut regelmessig konvoiar til beskyttelse av handelsskip i tillegg til patruljering av flåten sine skip i området. Det var likevel for få skip til å kunne ha oversikt over heile havområdet mellom Island og Færøyene, så moglegheitene for å stikke seg vekk og raide øygruppene var likevel til stades. Sonen til børseskytten Jon Ólafsson har avslutta den delen av memoira hans som omhandlar tida etter at han kom tilbake til Island, og det er såleis ikkje Ólafsson si eiga skildring av hendingane i Bessastadir i 1627, men det han har fortalt sonen vi får presentert. Lensherren på Island, Holger Rosenkrantz, hadde byrja på å bygge ein skanse ved hamna for å ha eit forsvar mot sjørøvarane. I tillegg hadde han fått tre danske handelsskip til å legge seg fullt utrusta i hamna og klare til åtak. Han hadde strandvakter på alle «Syd-Næssene, for at hindre Sørøverne i at gaa i Land dér.» Då sjørøvarane kom til Bessastadir vart dei mottekne av kanonskot frå skansen og skipa i hamna. Det eine sjørøvarskipet gjekk på grunn på eit rev, og dei måtte losse fangar og gods over på dei to andre skipa. Det vart

---

<sup>287</sup> Statthaldar i Noreg frå 1629–1642. DBL XVIII: 92. Sjå vedlegg 1.

<sup>288</sup> NRR VII: 300–301, 309–310, 391, 462–463, 478. Christian IV skreiv eit brev i januar 1639 for å purre på pengane. Det er her han nemner at dei resterande fangane i Barbariet i hovudsak er norske slavar.

<sup>289</sup> Helgason 1997: 278–279.

bestemt å avslutte skytinga mot skipa, fordi dei var redde for å skade fangane, noko Ólafsson ikkje var særleg fornøgd med.<sup>290</sup> Han kunne nok ønskje å bombardere korsarane for å kunne fri fangane. Skansen bestod ikkje av så mykje meir enn to gamle kanonar og dei fleste av islendingane var lite kjent med kamp.<sup>291</sup> Lensherren Holger Rosenkrantz si avgjersle om ikkje å angripe sjørøvarskipa var nok av same grunn som at folka på Vardøhus festning i 1602 ikkje angreip Defos; det var ikkje realistisk ut ifrå tilgjengeleg utstyr og folk. Bjørn frå Skarðsá fekk oppdrag frå biskopen i Hólar om å skrive om barbarkorsarane på Island i 1643. Han er ein av dei som forutan Ólafsson som synest islendingane trong eit betre forsvarsverk. Han meinte det var for dårleg at islendingane ikkje kunne bruke våpen og forsvare seg sjølve i situasjonar som denne. Andre meinte det var eit for stort landområde og for lite folk til at ein kunne klare å få til eit effektivt forsvar. Ein fekk lite på at Gud ville halde folket trygt. Religiøse undertonar pregar forteljningane og skriftene etter hendingane i 1627. Det er særst få av beretningane som ikkje inneheld referansar til religion. Hovudtråden i det religiøse innhaldet var å sjå på «Tyrkjaránid» som ein straff frå Gud for folket sine synder. Difor var den viktigaste måten å beskytte landet på, å synde mindre slik at Gud ikkje kom for å straffe dei ein gong til.<sup>292</sup>

I dei påfølgjande åra vart Islandske kompani konvoiert for å unngå å hamne i hendene på tyrkarar og andre fribyttarar i området. I slutten av 1628 vart admiral og lensherre Holger Rosenkrantz sjølv sendt til Island med *Victor*, *Raphael*, *Flensborg* og *Havhesten* i konvoi med kompaniskip frå København.<sup>293</sup> Året etter var det skipa *Justitia* og *Trost* som vart sendt av garde i midten av mai, nok ein gong med Holger Rosenkrantz som admiral.<sup>294</sup> Det var viktig for administrasjonen i København å sørge for at farvatna kjentes trygge. Flåten må ha hatt mange oppgåver i 1629, for det var ein utlending som vart sett til å patruljere mot sjørøvarar under Island. 20. mai fekk Samuel Koch frå Newcastle sjøpass for å halde «kongens strømme» reine med sitt eige skip, *Samuel*. I 1630 vart Holger Rosenkrantz igjen sendt ut med to skip til konvoi på Island i tillegg til at Pros Mund skulle til Færøyene med to orlogsskip i konvoi. Det vart også dette året gitt ein utlending oppgåva med å patruljere i «Vestersøen»

---

<sup>290</sup> Ólafsson 1907: 183–184.

<sup>291</sup> Helgason 1997: 284.

<sup>292</sup> Helgason 1997: 278, 284–287.

<sup>293</sup> Probst 1996: 177.

<sup>294</sup> Probst 1996: 183; KBB 11. mai 1629: s. 697–698.

fordi resten av flåten var oppteken med andre oppgåver. Kaptein Bastian Ehrling frå Friesland vart sendt ut med sitt eige skip, *Lammet*, på utkikk etter sjørøvarar.<sup>295</sup>

I åra etter åtaka frå barbakorsarane vart det både brukt meir konvoiering og sendt ut skip på patrulje. Begge deler var vanlege verkemiddel mot sjørøvarplaga, sjølv om begge hadde sine fallgruver. Konvoiering var nyttig, men på enkelte punkt kunne konvoiering verte farleg. Til dømes ved storm kunne skipa fort verte borte for kvarandre og dermed hamne i faresonen for angrep igjen ved at dei no uventa sigla åleine. Mange handelsskip i konvoi hadde ikkje sjølv med seg ammunisjon eller kanonar for å forsvare seg, då dei leit på orlogsskipa til forsvor. Sjørøvarane var heller ikkje ukjente med å sigle saman i «admiralskap»<sup>296</sup> og ein konvoi var difor dårleg stilt overfor angrep frå større sjørøvarflåtar. Dersom det var få orlogsskip hadde dei lite å hamle opp med mot ein større eskadre kaperar, fribyttarar eller sjørøvarar. Ved at marinen patruljerte havområda kunne ein setje skrekk i sjørøvarar og fribyttarar og på den måten hindre dei i å sigle ut. Likevel var det ofte for få orlogsskip på sjøen til ei kvar tid, slik at ein ikkje kunne ha oversikt over alle farvatna samstundes. Dersom sjørøvarane visste om siglingsruta til marinen, og kor dei vanlegvis reiste først på patrulje, kunne dei tilpasse seg dette og enkelt unngå å verte tekne. Sjølv om sjørøvarpatruljer kom tilbake utan å ha sett eit einaste sjørøvar- eller fribyttarskip, så betydde ikkje det at desse ikkje hadde vore ute på havet for å plyndre.

#### 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet

Under åttiårskrigen og trettiårskrigen var det ikkje berre barbakorsarane som utgjorde ein fare for sjøfolk og sjømakter. Gjennom heile åttiårskrigen sendte dei involverte aktørane ut store mengder med kaperar. I hovudsak var det spansk-flamske kaperar som gjorde farvatna nesten useglbare for kjøpmannsskip i perioden. Sjølv om desse i utgangspunktet hadde hollandsk skipsfart i auga, så hendte det at nøytrale skip, til dømes frå Danmark og Noreg, vart røva. Dette kunne skje i farvatn som høyrde til Danmark-Noreg og det var difor viktig at den dansk-norske marinen kryssa i farvatna for å passe på krona sin handel og å oppretthalde

---

<sup>295</sup> Probst 1996: 184, 193–194.

<sup>296</sup> Å reise i admiralskap ville seia at fleire skipparar gjekk saman om å reise samla i ei flåte og bistå kvarandre mot farar, der dei valte ein leiar på eitt av skipa som gjekk under tittelen admiral. Både handelsskip, sjørøvarar og andre kunne finne på å inngå admiralskap, då det kunne vera nyttig. Schreiner 1933: 47.

herredømmet på «kongens strømme». Særleg stor var faren for å verte teken på sjøen i 1630-åra.<sup>297</sup>

Sidan Keisarkrigen var over var fleire skip tilgjengelege til fredsoppdrag som sjørøvarpatruljering og konvoiering. I løpet av 1631 var det sendt ut to eskadrar på sjørøvartokt. 3. mai hadde admiral Aksel Movat fått instruks om å krysse mellom Island og Færøyene med skipa *Lindormen* og *Fides* fram til 1. juli, og deretter ved Norskekysten til provianten han hadde var brukt opp, i realiteten fram til slutten av august. Midt i juli fekk han selskap av Pros Mund som med *Svanen* og *Griben* skulle sigle mot sjørøvarar under Noreg heilt fram til midt i november.<sup>298</sup> I desember 1631 hadde Christian IV bestemt at heile 20 skip skulle sendast ut i «Vestersøen» for å krysse under Noreg den kommande sommaren i 1632. I januar hadde allereie riksrådet løyvd ein matskatt som skulle dekke utgiftene til denne ekstraordinært store flåten som skulle ut på patrulje. Grunnen til at kongen mot slutten av året 1631 hadde bestemt å sende ut ein såpass massiv flåte til Noreg kan ha samanheng med eit brev som vart sendt frå Bergen i slutten av august same år. Dette brevet er arkivert blant norske henlagte saker, men kan saman med andre klager vera utfallet av kongen si avgjerd, utan at dei fekk noko svar på enkeltsakene dei la fram. Brevet er datert 17. august 1631 og er eit 24 sider langt klagebrev med ikkje mindre enn ti enkeltklager på hendingar der skip har vorte utsett for kapring og fribyttari. Heile 28 borgarar har skrive under klagebrevet. I tillegg har dei laga ei oppsummert oversikt i ein tabell vedlagt, der dei viser til dei ulike sidene i dokumentet. Dei forskjellige hendingane spenner seg over eit tidsrom frå 1622 til 1631 der borgarane har vorte forulempa langs spanskekysten, den engelske kysten og på «kongens strømme». Dei har vorte forulempa av alt frå engelskmenn og skottar til franskmenn og dunkerkarar. Eg vil fokusere på dei klagemåla som omfattar skip som vart tekne i dansk-norske farvatn i den vidare behandlinga av klagebrevet.<sup>299</sup>

Første klagemål<sup>300</sup> på «kongens strømme» var frå Carsten Olsen som skal ha sigla med skipet *Den Gule Løve* på 120 lester med forskjellige varer frå Bergen på handelsreise til Bremen, Hamborg eller Holland i 1628. Han skulle reise dit han kunne få best betaling for varene sine.

---

<sup>297</sup> Bellamy 2005: 33. Sjå 2.6.1 Dunkerkarar for meir informasjon om den største av kaperbyane i Dei spanske Nederlanda.

<sup>298</sup> Probst 1996: 198–200.

<sup>299</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1626–1640. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0002. 17. august 1631. Eg har transkribert originaldokumentet sjølv, men det finst ei transkribert utgåve i *Bergen historiske forening: Skrifter nr. 43* 1937: 65–78.

<sup>300</sup> Norske henlagte saker 17. august 1631, nr. 4. lit. E.

På vegen har han vorte jaga av forskjellige orlogsskip gjennom sjøen, og til slutt vorte teken på fiendtleg vis av eit orlogsskip med Simen Koch som kaptein. Då lasta vart «Examinerit» var det ein av båtsmennene til Olsen som gjorde motstand. Han vart etterpå kjølhalt for å ha forhindra orlogsfolka, slik at det «løb blodett Vdaff hanns Ørenn». Skipet vart teke med til Oostende og kapteinen med skipsfolket frakta til Brugge der dei vart kasta i fengsel i ein fjorten dagars tid. Dei skal ha mista gods til ein verdi av 11 000 riksdaler forutan skipet sjølv som kosta 8 000 gylden. I tillegg har dei i to år forsøkt å få tilbake skipet i rettargang i Dunkerque og til saman brukt over 1400 riksdaler på den affæren.

Andre klagemål<sup>301</sup> vart reist på vegne av det «Rudtzlandsche *Compagnie*» som vart røva same år, 1628, av ein flamsk fribyttar ved namn Nicolaus Portun. Han skal ha teke eit skip lasta med rug frå dei, i ei hamn kalla «Egeuogh» i Lister len. Skipet hadde med seg store mengder rug som var tiltenkt København eller andre område i Danmark og Noreg som trong tilgang på korn. Dei hadde fått høyre at fribyttaren sine reiarar skulle vera busette i Nieuwpoort, ein av Dei spanske Nederlanda sine kaperbyar. Fribyttarane skal tidlegare ha stranda ved Jylland og vorte ført som fangar til København, og det er frå dei ein kjenner til namna på reiarane i Nieuwpoort. Borgarane frå Bergen har bede kongen om å skrive til fyrstinne «*Isabella Clare Eugenia Infant aff hisPanien*»<sup>302</sup> for å gje dei oppretting for dei 12 000 spesidalar dei har mista. Tredje klagemål<sup>303</sup> på dansk-norske farvatn stammar frå 1627 då eit skip på reisa frå Holland til Danmark lasta med rug vart teken av ein dunkerkar ved namn Henrik Ottesen. Skipperen på det dansk-norske skipet, Claus Staael, skal ha vorte fråstole 1400 riksdaler, som dei har forsøkt å få tilbakebetalt. Ifølgje han skal fullmektigen til reiarane i Bergen ha fått ordna ein dom som seier at dunkerkaren skal betale tilbake det han tok frå skipperen, utan at Claus Staael har fått betaling.

Fjerde klagemål<sup>304</sup> omhandlar skipet *Sorte Løve* som i november 1623 vart teke av ein dunkerkar ved namn Jan Ganeir på si reise frå Bergen til Frankrike. Skipet har vorte gjort til prise, og skipperen med mannskap kasta i fengsel. Dei seier det ikkje var forbodne varer om bord på skipet, så det var ingen grunn til at det skulle verte gjort til prise. Då skipperen kom ut av fengsel, fekk han kjøpt seg eit nytt skip som tok opp att reisa til Bordeaux i Frankrike. På

---

<sup>301</sup> Norske henlagte saker 17. august 1631, nr. 5. lit F.

<sup>302</sup> I 1631 styrte Isabel Clara Eugenia åleine over Dei spanske Nederlanda. Sjå 4.2.1 Rettssaka i København, s. 49 og vedlegg 1.

<sup>303</sup> Norske henlagte saker 17. august 1631, nr. 7. lit H.

<sup>304</sup> Norske henlagte saker 17. august 1631, nr. 9. lit K.

tilbaketuren vart det på nytt teke av ein dunkerkar og gjort til prise, denne gongen fullasta med salt og vin. Det første skipet hadde kosta over 12 000 gylden, medan det andre var verdt 13 000 gylden. Det er store verdiar bergensborgarane har mista.

I den skjematisk oversikten over den vald borgarane har måtta lide, er det lagt inn ei oversikt over kva borgarane i Stavanger, Tønsberg, Marstrand og Skien har hatt av problem med fribyttarar og kaperar.<sup>305</sup> Stavangerborgarane klagar over eit skip som har vorte teke ved England i 1630 og vorte plyndra av ein konvoi frå Rotterdam. Tønsbergborgarane har klaga over eit skip tilhøyrande Hans Iversen som i 1629 vart teke og ført til Vlissingen. Dei har måtta betale store omkostningar for rettargangen knytt til denne skuta. Det ser ut som dei fekk ho tilbake, for i 1631 skal skipet ha vorte overfalle av ein kaptein Peter Petersen frå Hoorn utanfor Flekkerøy, då det var på heimreisa frå Calais. Marstrandsborgarane har ikkje hatt trøbbel med sjørøvari og fribyttari, men har opplevd at dei hollandske skutene ikkje viser omsyn til dei små fiskebåtane slik at fiskarane fryktar for livet. Skiensborgarane fortel at for tre år sidan (antakeleg i 1628) vart to skip som kom frå Calais tekne i Langesund av to forskjellige skipparar frå Dei sameinte Nederlanda.<sup>306</sup> Eit liknande klagebrev vart sendt 18. februar 1632, der borgarane har vorte pålagt på rettartinget å skrive ned all den urett dei har opplevd på sjøen. Det er dunkerkarane som her vert framheva. Dei har teke eit skip kalla *Den forlorne son* då dette var på veg frå Frankrike med salt.<sup>307</sup> I tillegg har fleire skip vorte plyndra og ført til Dunkerque, sjølv om dei har hatt gyldige sjøpass. Nokre av desse har vorte dømt fri, men reiarane har likevel måtta betale store summer for å få skipa tilbake. Dei har til og med teke skip i kongen sine hamner i Noreg og rett utanfor Norskekysten, før skipa har fått starta på handelsreisa si.<sup>308</sup>

Klagemåla frå bergensborgarane har det til felles at dei omhandlar angrep frå dunkerkarar eller andre kaperar frå Dei spanske Nederlanda der alle med unntak av eitt skip har vorte teke i den perioden Christian IV var involvert i trettiårskrigen. Dunkerkarane har med andre ord

---

<sup>305</sup> Desse har også ei *litra*-henvisningar, som ikkje finst i hovuddokumentet der klagane til bergensborgarane er. Eg har ikkje klart å finne ut om det finst andre dokument desse viser til. Saman med klagebrevet ligg det to kopiar av brevet, men desse kopiane er så godt som identiske med originalen og manglar i tillegg *litra*-henvisningar i det heile.

<sup>306</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1626–1640. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0002. 17. august 1631, tabell.

<sup>307</sup> For meir informasjon om defensjonsskipsordninga, sjå 3.2.2 Oppbygginga av den dansk-norske flåten, s. 32.

<sup>308</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1626–1640. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0002. 18. februar 1632. Eg har transkribert originaldokumentet til bruk i avhandlinga. Eit samandrag av brevet finst trykt i *Bergen historiske forening: Skrifter nr. 43* 1937: 80.



rettmessig teke desse dansk-norske skutene som priser, då dei på grunn av krigen hadde vorte ein del av deira lovlege bytte. Fleire av borgarane klagar over dyre rettargangar for å få tak i skipet eller få erstatning. Dei bruker store summar på å få fatt på skipa sine igjen, utan at det ser ut til å gi resultat. Ein av grunnane til at eg har trekt fram desse klagene, er at dei har vorte forulempa på havområde som Christian IV meiner høyrer til Danmark-Noreg som stat. Difor er dette saker som burde vera av interesse for kongen for å setje i gang større patruljering og oppsyn med havområda for å sikre undersåttane og eigne interesser i området. For borgarane frå Stavanger, Tønsberg, Marstrand og Skien var problema av ein litt annan karakter. Her er det ikkje Dei spanske Nederlanda som har forårsaka ulukke og skade men Dei sameinte Nederlanda, som Danmark-Noreg i utgangspunktet var alliert med. Skipa har til og med vorte røva inne i norske hamner. Dette var noko som truga truverdnet til Christian IV som herskar over *Dominium maris Septentrionalis*. Difor var det nødvendig for kongen å gjera noko med alle kaperane og fribyttarane som tok seg til rette i havområda hans.

Flåten som skulle ut i sjøen på patrulje i 1632 skulle leiast av admiral Henrik Vind. Den bestod av 15 skip, to mellomskip, sju lette orlogsskip, tre små orlogsskip og tre galeiar. I instruksen frå 8. april har han fått beskjed om å ikkje gå i hamn utan om han var tvungen til det, og den 15. kvar månad møte opp i Flekkerøy i tilfelle kongen skulle ha andre oppdrag til han. Dersom ikkje skulle han patruljere i «Vestersøen» fram til 1. oktober. På patrulje skulle han sørgje for at ingen forulempa kongen sine eigne undersåttar og ta fribyttarar som opererte på eiga hand og sende dei til København. Når det gjaldt dunkerkarar og hollandske skip, hadde han særlege instruksar. Dei sameinte Nederlanda eskorterte handelsskutene sine i dansk-norske farvatn av frykt for dunkerkarane. Difor skulle Henrik Vind og eskadren hans ikkje blande seg inn dersom dunkerkarar angreip hollandske konvoiar eller motsett. Dersom det var tale om enkeltskip som vart angripte av dunkerkarar, stilte saken seg annleis. Då skulle han forsøke å hjelpe og ta dei fiendtlege skipa. Vind skal ha utført oppdraget godt og vart i juli heimkalla med dei større skipa han hadde med seg. Åtte mindre skip fortsette å patruljere i sjøen og fekk selskap av fire skip som tidlegare hadde hatt oppdrag ved Elben. Då vinteren kom gjekk fire skip i vinterleie i Bergen, og resten ved Elben. Dette var for at dei skulle kunne starte patruljeringa tidlegare enn om dei låg i vinterleie i København.<sup>309</sup>

---

<sup>309</sup> Probst 1996: 200–201. KBB 8. april 1632: s. 730. Lind 1889: 213: «'Hvilken besværlig Rejse H. V. og med synderlig gratia lykkelig haver udført og fuldendt', idet H. V. blev kaldet hjem i Jul. med de bedste Skibe, medens en Flaade af middelmaadige Skibe dog blev i disse Farvande. H. V. havde bl. a. opbragt et Skib, som fandtes uden Toldseddel.»

Instruksen seier ingenting om når flåten forlét København, men det var uansett for seint for fire skipparar og borgarar frå Tønsberg. Den 26. mai skreiv dei klage til kongen over fråteke gods i kongen sine hamner i 1632. Rasmus Nielsen og Willomb Belle skal ha vorte fråteke gods for 50 riksdaler kvar i Flekkerøy. Dei andre to har også vorte røva på «kongens strømme» av dunkerkarar.<sup>310</sup> Sidan vi ikkje har rapportar frå flåten veit vi ikkje om dei fekk tak i dunkerkarane som har røva desse tønsbergborgarane. Vi veit at eskadren kom for seint til Flekkerøy til å forhindre at desse borgarane vart forulempa. Dei hollandske konvoiane skapte mykje hovudbry for kongen fordi dei underminerte herredømmet hans over «Vestersøen» og «Nordsøen». Den 6. oktober 1632 hadde Jakob Mell enno ein gong vorte utsett for urett på havet.<sup>311</sup> Ein hollandsk konvoikaptein skal ha skutt på skipet slik at han skaut i stykke elleve tønner tran i lasteskipet. Hollendaren meinte han måtte stryke segl på same måte som han gjorde for kong Christian IV sine skip, noko skipper Mell aldri hadde gjort for andre konvoiar på «kongens strømme» dei 36 åra han hadde sigla på havet. Løytnanten på konvoiskipet ville i tillegg at Mell skulle betale for dei skota konvoiskipet hadde fyrt av mot bergensskipet. Mell og dei andre borgarane på skipet ønskjer at kongen skriv til admiralitetet i Dei sameinte Nederlanda, så dei kunne få erstatning.<sup>312</sup>

Bergen-eskadren med admiral Aksel Movat var i gang med patruljering allereie 1. mars 1633 mellom Noreg og Jylland. Elben-eskadren fekk etter konvoiering av skip til Dei sameinte Nederlanda liknande instruks som Aksel Movat, slik at heile ni skip var på patrulje i Skagerrak. Dessutan fekk to orlogsskip ordre om å samle opp kjøpmannsskip i Øresund som kom frå Austersjøen for å konvoiere dei vestover til dei dansk-norske farvatna slutta. Desse skulle etter avslutta konvoiering patruljere mellom Noreg og Helgoland. Ein held framleis fram med konvoiering av handelsskip til Island både i 1632, 1633 og 1634 under leiing av lensherren Holger Rosenkrantz og frå 1634 den nye lensherren Pros Mund.<sup>313</sup> Sjøen skal ha vore særleg usikker i 1633 ifølgje historikar H. G. Garde. Dei store norske byane skal ha sendt ut defensjonsskip for å konvoiere deira eigne kjøpmannsskip på reisa til i hovudsak Spania og Frankrike. Bergen skal ha rusta ut to skip, Trondheim, Oslo, Tønsberg, Skien og Marstrand eitt kvar og Fredrikshald og Stavanger ei lita pinasse<sup>314</sup> kvar. Om det er hald i denne

---

<sup>310</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1626–1640. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0002. 26. mai 1632.

<sup>311</sup> For tidlegare urett mot Jakob Mell, sjå 5.1 Sjørøverpatruljer under første del av trettiårskrigen, s. 74–76.

<sup>312</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1626–1640. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0002. Oktober 1632. For meir om problema med hollandske konvoiar, sjå s. 90–91.

<sup>313</sup> Probst 1996: 201–204.

<sup>314</sup> Sjø fotnote 263.

konvoieringa av defensjonsskip er eg usikker på, då ein ikkje kan vera sikker på om dei norske byane hadde klart å skaffe seg såpass mange defensjonsskip.<sup>315</sup> I juli 1634 sendte borgarane i Risør ei klage til kongen om ein dunkerkar som hadde forkledd skipet sitt som eit dansk orlogsskip og plyndra hollandske skipparar inne i hamna. Fullmektigen til tollaren har prata med dunkerkaren og forbaud han å røve inne i norske hamner. Til svar fekk han at dersom han trefte på fiendane sine, ville han angripe dei uansett kor dei var; at det var ei dansk-norsk nøytral hamn gjorde han ingenting. Dunkerkaren har truga med at han skulle skyte ned nokre hus som stod inne på hamna, og korkje hollendarane eller dei lokale borgarane var fornøgde med at myndigheitene ikkje kunne sørge for tryggleiken i norske hamner, då dei trass alt betalte toll. Dei ønskte at myndigheitene skal finne eit middel som kan avhjelpe slike truslar, sånn at folk kan handle i kjøpstaden utan frykt.<sup>316</sup> Eit av midla kongemakta tok i bruk var å sende ut store delar av flåten på patruljering i «Nordsøen».

I 1635 skal så mange som ni orlogsskip ha vorte brukt til å konvoiere skuter frå Noreg, og heile 13 krigsskip vart sendt etter sjørøvarar i «Nordsøen».<sup>317</sup> Mikkel Mortensen vart sendt ut for å hamle opp med to små fribyttrar frå Dunkerque som hadde funne på å gje seg ut for å vera danske skip. Dei låg i nærleiken av Skagen og visiterte forbipasserande skip og hadde teke fire hollandske og eitt skip frå Rostock innan byrjinga av april. Mortensen vart den 7. juni sendt vidare til Flekkerøy og Hidra på sjørøvarpatrulje.<sup>318</sup> I slutten av mai drog kongen sjølv frå Kronborg og til Flekkerøy. Han var ikkje fornøgd med måten kapteinane på

---

<sup>315</sup> H. G. Garde bruker historikar Niels Slange (1656–1737) som referanse. Han skreiv eit firebindsverk om Christian IV som vart gjennomlest av Hans Gram før det vart trykt i folioutgåve i 1749 etter begge sin død. Det har vorte skildra som «et af de mest monumentale i vor historiske Litteratur» (DBL XVI: 102). Då defensjonsskipsordninga vart sett i gang i 1629, var det meininga at skipa skulle vera klare til sommaren 1631. Problemet var at ein del faktorar gjorde til at bygginga av skipa vart utsett. Det var vanskeleg å skaffe kapital, og skipsbyggaren Christian IV skulle sende til Noreg, vart ikkje sendt av garde til planlagt tid. Det er usikkert kor mange av kjøpstadene som hadde klart å skaffe seg defensjonsskip såpass tidleg. Ifølgje Ole Henrik Gjeruldsen veit vi sikkert at Bergen, Fredrikstad og Tønsberg hadde klart å skaffe seg defensjonsskip før 1633. Defensjonsskipet til Bergen, *Den forlorne son*, ser ut til å ha vorte i arrest i Spania i 1632 (sjå s. 86), og om dei hadde fleire defensjonsskip seier ikkje Gjeruldsen noko om. Han har ikkje funne kjeldemateriale på at Skien og Stavanger hadde klart å utruste defensjonsskip i løpet av 1630-åra og heller ikkje at Bergen og Marstrand hadde klart å ruste ut meir enn eitt skip kvar. Vi veit sikkert at Trondheim hadde skaffa seg defensjonsskipet *Den Norske Løve* i 1635, og at Marstrand hadde eit defensjonsskip ved namn *Raphael* som i 1640 vert oppgitt at hadde vore arrestert i Spania i ei tid. Gjeruldsen meiner det er sannsynleg at det kan ha vorte skaffa i starten av 1630-åra. Kristiania fekk i 1634 eit mindre defensjonsskip frå kongen i bytte mot eit større skip som var halvferdig bygd. Informasjonen frå Garde og då også Slange er nokså usikker på bakgrunn av det Gjeruldsen har komme fram til. Garde 1832: 135. Gjeruldsen 2002: 38–39. NRR VII: 636–637, bevilgning til borgemeistre og råd i Marstrand 15. januar 1640. For meir om defensjonsskip sjå 3.2.2 Oppbygginga av den dansk-norske flåten, s. 32.

<sup>316</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1626–1640. RA/EA-3023/J/Jaa/L0002. 28. juli 1634. Schreiner skriv også om denne hendinga. Schreiner 1933: 51.

<sup>317</sup> Bellamy 2005: 33.

<sup>318</sup> Probst 1996: 205–206. NRR VII: 51–52, instruks til Mikkel Mortensen 7. juni 1635.

patruljeskipa i «Vestersøen» handsama kaperar og fribyttarar. Han hadde eigenhendig fått erfare at kapteinane ikkje turte å ta opp jakta på dunkerkarar inne i fjordarmene, med den unnskyldning at dei ikkje kjente farvatnet godt nok eller at skipet deira stakk for djupt i sjøen. Christian IV var heller ikkje fornøgd med innsatsen til kapteinane på *Delmenhorst* og *Raphael*, som vart sett i arrest i bolten ved stormasta over natta.<sup>319</sup>

Frå slutten av juni og fram til midt i oktober låg holmadmiral Erik Orning ved Noreg med skipa *Patientia* og *Delmenhorst*. Dei har mest sannsynleg fortsatt med patruljering etter dunkerkarar og kaperar.<sup>320</sup> I november 1635 fekk lensherren i Bratsberg, Eiler Urne, brev om korleis han skal handsome skip som hadde vore fanga av dunkerkarar. Dersom det kom skip som dunkerkarane hadde teke i dansk-norske farvatn så skulle desse lausgivast, og dersom han fekk vite at det var dunkerkarar eller andre på «kongens strømme», skulle han gjera alt i si makt for å få fakka desse og sende dei til København.<sup>321</sup> Kongen hadde sett korleis dunkerkarane og andre kaperar og fribyttarar førte til at handelen både i Auster- og «Vestersøen» vart svekka. Han bestemte seg allereie i juni for å sende av garde skip til Noreg for at dei skulle vera operasjonsklare over vinteren. 11. november fekk heile ni skip og tre galeiar sjøpass og instruks om å sigle til Noreg; fem skip og to galeiar til Flekkerøy, to skip til Hidra og to skip og ein galei til Grimstad. Hovudeskadren i Flekkerøy skulle leiast av admiral Aksel Movat på *Fides* med viseadmiral Børge Juel på *Svanen*. Denne skulle på våren delast i to, og skifte på å halde sjøen mellom Noreg å Jylland i åtte dagar av gangen. Dei hadde fått nøyre instruksar om kva hamner dei ulike eskadrane skulle sigle innom og korleis dei skulle rapportere og skrive ned det dei gjorde.<sup>322</sup> Kongen forklarar i eit brev til riksrådet 1. desember 1635 kva instruksar han har gitt til orlogsflåten om patruljeringa langs Norskekysten. Det vert lagt vekt på at Dei sameinte Nederlanda<sup>323</sup> konvoierer sine skip som siglar til Noreg for å laste eiketømmer. Christian IV likte ikkje at orlogsskip frå andre statar sigla i dansk-norske farvatn, og særleg ikkje at konvoiane var vorte så sterke at dansk-norske orlogsskip ikkje fekk moglegheit til å visitere skipa. Lensherre i Nedenes, Palle Rosenkrantz, fekk i 1636 brev om kva han skulle gjera om anten dunkerkarar eller hollandske konvoiar brukte vald i norske hamner. Uavhengig av kven det var, så skulle han arrestere dei, fordi begge partar utfordra

---

<sup>319</sup> *Kong Christian den fjerdes egenhændige breve*, bind III: 393–394. Brev til Christian Friis og Claus Daa datert 3. juni 1635; Probst 1996: 206.

<sup>320</sup> Probst 1996: 206.

<sup>321</sup> NRR VII: 130, brev til Eiler Urne 7. november 1635.

<sup>322</sup> Probst 1996: 207; KBB 11. november 1635: s. 314–317.

<sup>323</sup> Nemnt som «Staterne» i brevet.

herredømmet over sjøen og dansk-norsk suverenitet i eige område. Kort tid etterpå fekk han brev om at ein bonde i lenet hans hadde forbrote seg mot ein dunkerkar og gjort vald på «kongens strømme». Christin IV ville at ingen av hans eigne bønder skulle vera årsak til vald på sjøen.<sup>324</sup> Det er på grunn av dunkerkarane og dei hollandske konvoiane han vil sende ein eskadre på ni skip til «Vestersjøen» som om vinteren skal ligge på forskjellige plassar i Noreg, slik at dei raskt kan vera tilgjengelege for patruljering etter vinteren. Ved pinsetider skulle dei få selskap av ein enda større flåte.<sup>325</sup>

Ein har ikkje rapportar etter den store patruljeringa ved Sørlandskysten i 1636, men ifølgje Niels Probst må det ha vore vellukka, for i mars 1637 sendte ein skip på patrulje frå Stavanger til Vardøhus i staden for dei sørnorske hamnene. Admiral Erik Ottesen skulle halde auge med dunkerkarar, ulovleg fiske og ulovleg handel. Han hadde med seg skipa *Sorte Rytter*, *Markatten*, *Marstrands Plag*, *Rosen galej*, *Samson galej* og *Kronen galej*. Vi veit ikkje om han fann dunkerkarar, men ved Lille-Fosen<sup>326</sup> på Nordmøre møtte han ein hollandsk konvoi med 30 handelsskip og to konvoiskip. Av desse hadde 29 av skipa oppgitt mindre lastekapasitet enn skipa i verkelegheita hadde og dimed unngått å betale toll. Dei måtte betale straffetoll, og det vart bestemt å beslaglegge fire skip som skulle sendast til København. Desse klarte seinare å gjera seg fri med makt. I etterkant var det mykje diplomatisk utveksling fram og tilbake før kong Christian IV var fornøgd. Dei enda opp med å betale erstatning for framferda.<sup>327</sup> Denne konvoien vart visitert av kongen sine skip, men konvoiflåten var likevel eigenrådig og sterk nok til å ikkje følgje dei avgjerslene orlogsskipa tok. Konvoiskipa viste seg så sterke at dei klarte å fri seg frå orlogseskadren og på denne måten utfordre råderetten over havområdet og handelen. Korkje overfor kaperane frå Dunkerque eller dei hollandske konvoiane klarte kongen å setje reell makt bak kravet om herredømmet på dei dansk-norske havområda. Han forsøkte å forby dei hollandske orlogsskipa å følgje handelsskipa inn i kvar enkelt lastehamn, men sidan han ikkje kunne garantere sikkerheiten deira i dansk-norske farvatn, fortsette orlogsskipa å følgje konvoiane inn i dei mange småhamnene langs kysten. Tilfellet ovanfor er berre eitt av fleire der hollandske konvoiar gjorde urett i norske hamner.<sup>328</sup>

---

<sup>324</sup> NRR VII: 214, brev til Palle Rosenkrantz 15. mai 1636. NRR VII: 217, brev til Palle Rosenkrantz 22. mai 1636. Sjå s. 88 for ei konkret hending der ein hollandsk konvoi skapte uro.

<sup>325</sup> *Kong Christian den fjerdes egenhændige breve*, bind III: 447–448, 451–453.

<sup>326</sup> Sjå fotnote 135.

<sup>327</sup> For ein grundig gjennomgang av «Nordmøre-affæren» sjå Schreiner 1933: 68–72. Probst 1996: 209; Løyland 2012: 46–47.

<sup>328</sup> Til dømes ved Homborsund i 1640 då hollandske orlogsskip skaut eit dunkerkarskip i brann og drepte tollvisitøren og fleire andre innbyggjarar i sundet på leit etter mannskapet frå kaperskipet. Schreiner 1933: 54, 57–59.

I 1638 vart det sendt ut fleire eskadrar til ulike delar av Christian IV sine farvatn. Ein galei vart i slutten av mars sendt til Skagerrak på patrulje, og midten av april fekk Aksel Movat som admiral ordre om å krysse mellom Noreg og Jylland etter dunkerkarar og andre fribyttarar fram til slutten av september. Det var framleis fare for tyrkarar ved Island, så då lensherren Pros Mund skulle til Island i slutten av april fekk orlogsskipet *Gabriel* ordre om å krysse i farvatna mellom Island og Færøyene medan lensherren utførte sine oppgåver på land. I utgangspunktet skulle skipet *Lindormen* vore med på toktet, men vart i staden for sendt til Austersjøen på oppdrag.<sup>329</sup>

I 1639 var det ein dunkerkar som skapte uro utanfor Nordmøre i Trondheims len. Lensherren Oluf Parsberg sendte brev til kanslaren der han fortalte at eit dunkerkarskip skulle ha teke tre hollandske skip ved fogdsgarden Bremsnes på Averøya. Han skulle i tillegg ha teke eit skip som hadde vore i Stangvik frå slutten av april for å ta på last. Skipet skulle vidare inn til Lille-Fosen<sup>330</sup> for å fortolle skip og last, men vart teken før det kom så langt. Dunkerkaren tok dessutan med seg to bondedrengar som det ser ut til at han hadde tenkt å bruke som mannskap. Lensherren legg vekt på at kongen mista alle tollinntektene av dette skipet. Sannsynlegvis var det difor Mikkel Mortensen fekk instruks i slutten av juni om å sigle utanfor Trondheims len for å fukke fribyttarar med skipet *Delmenhorst*. Instruksens nemner at det har vorte fortalt om fribyttarar som siglar utanfor lenet. Dunkerkaren som Oluf Parsberg nemner har ikkje gjort noko mot dansk-norske skip, så i utgangspunktet har vedkommande halde seg til dei instruksane dei må ha hatt frå Dei sameinte Nederlanda. Det er eit tilfelle der ein ikkje kan tale om ein kaper som har kryssa grensa til fribyttari, men der styresmaktene likevel ser det som nødvendig å sette inn tiltak fordi det har betydning for handel og toll.<sup>331</sup> Desse hollandske skipa har sigla åleine og var difor eit enklare bytte enn skipa som sigla i konvoi frå Dei sameinte Nederlanda. Konvoiane kunne i hovudsak forsvare skipa sine sjølv utan hjelp frå den dansk-norske marinen. Eit døme på det er frå 1639 då det på Vest-Jylland vart berga nokre kanonar og eit anker frå eit dunkerkarskip som hadde vorte stukke i brann av tre hollandske konvoiar. Men å sigle i konvoi hjelpte ikkje dei to konvoiane som i 1640 og 1641 vart tekne utanfor Nordmøre av dunkerkarar, så sjølv om ein sigla sikrare

---

<sup>329</sup> Probst 1996: 211; KBB 11. april 1638: s. 338.

<sup>330</sup> Sjø fotnote 135.

<sup>331</sup> NRA, Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1626–1640. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0002. 30. mai 1639. Probst 1996: 216; KBB 17. juni 1639: 858.

i konvoi var ein ikkje fullstendig beskytta mot plyndring.<sup>332</sup> Dei påfølgjande åra var det lite aktivitet mot kaperar og fribyttarar frå marinen si side.<sup>333</sup>

Dei mange klagebrevva gjorde at Christian IV hadde mykje brevutveksling med Brüssel. I 1631 og 1632 vart det sendt fleire brev til *Infanta* Isabel om dei overgrepa kaperane hadde gjort mot kongens undersåttar.<sup>334</sup> Nesten ti år seinare, den 14. februar 1640 fekk statthaldaren i Noreg, Christoffer Urne, ein kopi av eit brev frå Kardinal-*Infanten* i Brüssel<sup>335</sup> omhandlande kaperar frå Dunkerque og deira skade på dansk-norske skip. Ifølgje brevet har ikkje Kardinal-*Infant* Ferdinand visst om den skade dunkerkarane har påført dansk-norske undersåttar og har ikkje fått dokumentasjon og bevis på at slik urett har vorte gjort. Han vil befale admiralitetet i Dunkerque om å gi ordre til dei underordna i den flamske marinen om at ingen av kong Christian IV sine undersåttar skal påførast skade. Likeså vil han «at de ingen Klagemaal for os i saa Maader herefter angiver, med mindre lovlige Beviser derhos findes».<sup>336</sup> Det er klart at dette var ei diplomatisk sett vanskeleg sak. Sannsynlegvis vart ho følgt opp då Hannibal Sehested den 31. juli 1640 vart sendt som ambassadør til Spania for å krevje erstatning for overlast som var påført danske og norske skip av dunkerkarar og for å oppnå handelsprivilegium med Spania. I mars 1641 hadde han fått forhandla fram ei avtale om levering av salt over fire år til ein verdi av 100 000 riksdaler. Saltet skulle leverast til kongen, og han bad danske og norske borgarar om å utruste skip for å hente lasta. Ifølgje Gjeruldsen ser det ut til at ingen av reiarane som hadde fått skip og gods beslaglagt av dunkerkarar fekk utbetalt erstatning i salt. Dei måtte kjøpe saltet frå kongen, og salthandelen ser ikkje ut til å ha vorte så lukrativ og med så god avkastning som ein hadde håpa på.<sup>337</sup> Først i juli 1643 vart det sendt ut sjørøvarpatrulje i «Vestersøen». Holmadmiral Erik Ottesen vart sendt av garde for å krysse under Noreg med skipet *Delmenhorst* og sannsynlegvis også *Snarensvend* og *Hollandske Fregat*. På hausten skal dei ha proviantert i Bergen, men det finst ingen rapport som kan fortelje om dei fann fribyttarar eller ikkje.

Under Torstenssonsfeiden (1643–1645) var flåten involvert i fleire store sjøslag. Det var difor ikkje mogleg å oppretthalde fredsaktivitetar som utsending av sjørøvarpatruljer. Det ser

---

<sup>332</sup> Schreiner 1933: 49.

<sup>333</sup> I 1640 vart det patroljert mot dunkerkarar ved Elben, men ingen større patroljar i sjøen elles.

<sup>334</sup> Schreiner 1933: 52.

<sup>335</sup> Kardinal-*Infant* Ferdinand av Spania. Han var guvernør i Dei spanske Nederlanda frå 1634–1641. Sjå vedlegg 1.

<sup>336</sup> NRR VII: 638, brev til Christoffer Urne 14. februar 1640.

<sup>337</sup> Probst 1996: 219; Gjeruldsen 2002: 54–55, 57.

likevel ut til at dunkerkarplaga hadde minska noko mot slutten av 1630-åra, då det ikkje vart sendt ut nemneverdig med skip frå 1639 av. I løpet av Torstenssonsfeiden mista flåten nesten 40 % av styrken rekna i tonnasje, og særleg hadde det gått ut over dei store orlogsskipa i dei store sjøslaga ved Lister Dyb, Kolberg Heide og Femern Bælt.<sup>338</sup> Flåten sleit økonomisk fram til Corfitz Ulfeldt i 1649 skreiv under redempsjonstraktaten som gav Dei sameinte Nederlanda tollfridom i Øresund, mot at dei bidrog med ein stor årleg sum og eit forskotsbeløp. På grunn av dette kunne flåten for første gang etter krigen sende ut fleire eskadrar på ulike oppdrag i sjøen. Den første sjørøvarpatruljen vart difor først sendt ut i 1651. Då fekk Jørgen Bjørnsen i mai ordre om å krysse med *Graa Ulv* og *Søbladet* mot fribyttarar i «Vestersøen» mellom Noreg og Jylland, samtidig som Gillis Lennertsen vart sendt frå Bergen til «Nordlappen» med bøjerten<sup>339</sup> *Haabet*. Det var tenkt at Bjørnsen sin eskadre skulle forsterkast i juni med *Phønix* og to defensjonsskip frå Skien.<sup>340</sup>

## 5.5 Oppsummering

Under trettiårskrigen var dei fleste av utbyttarane på sjøen kaperar. Plyndringa på dåtidens transportåre retta seg meir inn mot ein krigskontekst enn tidlegare. Det var færre i havområda i nord som dreiv med regelrett sjørøvari, der barbarkorsarane er eit viktig unntak. Under leiing av nord-europeiske konvertittar utnytta dei uroen i Europa til å gjennomføre raid i dårleg bevokta område som Island og Irland. Christian IV sendte ut mange orlogseskadrar gjennom perioden, og særleg mange og store i tida rett etter hans eiga involvering i trettiårskrigen. Auka konvoiering vart også brukt som verkemiddel mot den auka aktiviteten til dunkerkarane og mot tyrkerfaren ved Island. Dei sameinte Nederlanda organiserte eigne konvoiar av handelsskip som handla i Noreg. Desse konvoiane var eit problem for Christian IV, då dei viste at han ikkje klarte å beskytte handelen på eige havområde, og fordi dei tok seg til rette og utnytta systemet der dei kunne. Det kom ei rekke klager frå dansk-norske borgarar på overlast påført dei av mellom anna dunkerkiske kaperar, noko som førde til mykje korrespondanse mellom København og Brussel, og i siste instans til utsending av ambassadør til Spania i 1640. Under Torstenssonsfeiden (1643–1645) gjekk mange skip tapt gjennom ei rekke store sjøslag, og flåten hadde etter dette ikkje økonomi eller skip til å kunne halde fram

---

<sup>338</sup> Probst 1996: 220, 226, 257; KBB 24. juli 1643: s. 551.

<sup>339</sup> Bøjert eller bojert var eit mindre fartøy som vart brukt til kystfart. Det var vanleg i Nederland på 1600-talet. Skipet kunne brukast som vaktskip, slik tilfellet var her. Molaug 1989: 196.

<sup>340</sup> Probst 1996: 271–273.



med sjørøvarpatruljer. Det vart ikkje sendt ut skip for å patruljere havområda mellom 1643 og 1651.

## 6 Konklusjon

Starten av 1600-talet var ei brytningstid der maktpolitiske strukturar og diplomati utvikla seg og fann nye vegar, og der handel og ekspedisjonar førte til ekspansjon og imperiebygging. Forsøk på kontroll over havområda hang tett saman med territoriell ekspansjon og for dei nære kyststatane var kontroll over dei omliggande havområda minst like viktig som kontroll over landområda. Ressursar på havet og sjøvegen vart enno viktigare som handelsrute og transportåre. Moglegheita til å kunne bestemme over den viktigaste kommunikasjonsåra sto i sentrum for dei store sjøfartsstatane på 1600-talet. Utviklinga av seglskip, orlogsskuter og navigasjonsteknikkar endra måten havområda kunne brukast på. Det føregjekk mange diplomatisk viktige diskusjonar rundt omkring i maktseta i dei europeiske statane, noko som førte til at eit system som nytta private skip i krigføring vart innført og perfektionert i løpet av perioden. Dei lovlege piratane eller kaperane kom tidleg på banen, men det var likevel vanskeleg diplomatisk sett, då dei fleste statane opererte etter sine egne forordningar, og hadde egne meiningar om kva kaperar frå eige land hadde lov og rett til å gjera i motsetnad til kaperar frå fiendeland. Kapersystemet stabiliserte seg meir mot slutten av trettiårskrigen, men det var først mot slutten av 1600-talet og starten av 1700-talet at faste kaperforordningar og lovsystem hadde festa seg, og kapervesenet var komme inn i faste rammer. Avtaler om konsular og priserettar i andre land kom først på plass mot slutten av 1600-talet.

### 6.1 Sjørøvarpatruljer og fribyttarar 1588–1618

Den dansk-norske flåten var eit viktig bindemiddel i oldenborgmonarkiet. Havområda mellom Danmark, Noreg, Island, Færøyene og Grønland kunne både skilje og foreine den samansette konglomeratstaten. For Christian IV vart det viktig å satse på ein sterk marine, både for å sikre dei landområda han allereie åtte og for å kunne bygge ut imperiet. Frå slutten av 1500-talet av hadde det vore nesten regelmessige patroljar i Nordsjøen og Norskehavet, særleg mot Island og Færøyene i tillegg til Vardøhus og Kildin. Inntekter frå handel og toll var viktige, og difor vart trusselen frå sjørøvarar, fribyttarar og kaperar teken på alvor. I tillegg til at sjørøvarar og fribyttarar var ein trussel mot handel og fiske, var utsendinga av eskadrar ein måte å oppretthalde herredømmet over havområda på. For Christian IV var det i starten av perioden essensielt å hevde seg overfor både England, Sverige og Russland og å vise sjømilitær makt. Dette er ein av grunnane til at kongen sjølv leidde ekspedisjonen til Vardøhus og Nord-Russland i 1599. Marinen hadde like mange operasjonar i fredstid som i krigstid. I fredstid var noko av det viktigaste å sikre fredeleg seglas på «kongens strømme»,

for å i dei heile teke ha rett til å ta toll i Øresund. Flåten var nøyd til å patruljere mot sjørøvarar, og det var særleg viktig at ingen i Austersjøen skada handelen. Minst like viktig var det å sikre handelen med Noreg, der hollandske skuter var eit ynda bytte for dunkerkarar. Etter at handelsruta aust om Vardøhus til Arkhangelsk opna opp for engelsk og hollandsk handel med Russland i nord, var det større verdiar enn før som passerte Finnmark. Dette var noko som lokka sjørøvarar, fribyttarar og kaperar til seg. Christian IV såg for seg å kunne utnytte denne handelen ved å ta tilsvarende toll i Bussesundet som han gjorde i Øresund. Øresundstollen gav kongen store inntekter, og utan inntektene derifrå, kunne han ikkje føre krigar. Difor kunne eskadren til Jørgen Daa gjera større nytte for seg på jakt etter sjørøvarar då festninga Älvsborg hadde falt. Dette er eit av dei få tokta det finst rapport frå, og han viser at det ikkje vart funne sjørøvarar og fribyttarar ved alle tokt.

Frå slutten av 1500-talet og fram til etter trettiårskrigen var grensene mellom sjørøvarar, kaperar og fribyttarar flytande. Så godt som alle døma på valdsmenn på havet frå kapittel 4 har det til felles at dei flyt i grenseland mellom sjørøvari og kaperi. Undersøkingane har vist at det i perioden er vanskeleg å skilje mellom sjørøvarar, fribyttarar og kaperar. Alt ettersom kven som sit med definisjonsmakta kan eit enkeltindivid sjåast på med forskjellige auge og flytte seg over grensene. Den danske adelsmannen Rostrup kryssa grensa til sjørøvari fordi kaperbrevet han hadde fått, hadde vorte ugyldig innan han kom seg på sjøen. Liknande er tilfellet for Defos, som hadde kaperbrev frå Dei spanske Nederlanda, og difor tok han både dei hollandske og engelske skutene lovleg. For dansk-norske myndigheiter var han likevel ein trussel for handelen langs kysten og tollsystemet. Han hadde ifølgje fleire innbyggjarar i oldenborgmonarkiet gått ut over kaperbrevet og plyndra dei på ulike vis. Både Rostrup og Defos vart dømt som sjørøvarar.

Robert Scoula er eit grensetilfelle det er vanskeleg å ta stilling til. Han utgir seg for å vera handelsmann, men har i tillegg tilknytning til Simon Stewart, som Scoula både samarbeider med og har vorte forulempa av. Kanskje har han drive med fribyttari på sida av vanleg handelsverksemd. James Gentleman ser ut til å ha starta karrieren sin som handelsmann, men vart urettferdig behandla på Island og slo om til sjørøvar og plyndra Vestmannaeyjar året etter i 1614. Kanskje har både han og Thomas Tucker høyr til ei gruppe irske og engelske sjørøvarar som fram til 1614 hadde tilhaldsstad på Mamora i Marokko. Jan Mandaus flyt i grensesona på same måte som mange av desse. Frå dansk-norsk ståstad vert han einsidig plassert som sjørøvar, men utan at vi får vite særleg mykje om sjørøvaren som person, kva

nasjonalitet han hadde og kor han opererte frå. Det vi veit er at han beherska spansk på grunn av navigasjonsboka Jens Munk tok frå skipet hans. På mange måtar kunne det vera lett å plassere han som ein dunkerkar, bortsett frå at nemninga aldri vert brukt om Mandaus, slik som tilfellet er med Defos. For bøsseskytten Jon Ólafsson var han ein engelsk sjørøvar med eit syndikat i England, og andre spekulerer i at Thomas Tucker kan ha rekruttert Mandaus i Marokko. Det er spekulert i om han i likskap med Robert Scoula var ein fredeleg handelsmann. I dei fleste tilfella kjem det an på auga som ser om vedkommande er kaper eller sjørøvar, handelsmann eller fribyttar. Dei ovannemnte var for dei dansk-norske styresmaktene å rekne for sjørøvarar og fribyttarar som hadde gjort urett mot skip som sigla på «kongens strømme» og utfordra kongen sin jurisdiksjon i havområda.

Sjørøvarane, fribyttarane og kaperane på starten av 1600-talet hadde opphav i fleire ulike land i Nord-Europa. I hovudsak var det engelske, irske, dunkerkiske, flamske og kanskje spanske sjørøvarar/fribyttarar/kaperar i dansk-norske farvatn. I tillegg har vi eit døme på ein dansk adelsmann som kryssa grensa til sjørøvari. Det er interessant å merke seg at både orlogsskip, handelsskuter og kaperskip kunne ha eit mannskap av variert etnisitet. I hovudsak er det kapteinen på skipet som seier oss noko om kva land og opphav ein knyter skipet saman med.

Korkje eskadren til Jørgen Daa i 1612 eller 1616 fann sjørøvarar og fribyttarar på havområda dei patroljerte i. For eskadren frå 1616 kan det ha samanheng med ekspedisjonen frå året før. Den kan ha sett ein støkk i sjørøvarane som herja i Nordsjøen. Begge eskadrane kan også ha vore uheldige med vêr og vind samt kor dei kryssa i havet. Det kan også tenkast at sjørøvarar etter eit tokt som det i 1615 ville valt å ligge lågt for eit år eller to, i håp om at marinen skulle la vera å sende ut fleire eskadrar. Det kan tyde på at piratverksemd ikkje nødvendigvis hadde kontinuerleg og regelmessig art, men i staden var enkelthendingar som fann stad når det var rikdommar å hente i handelsskip og andre skip som sigla på havet. Det viser også kor vanskeleg det må ha vore for orlogseskadrane å vite kor i havområda dei trongst mest. Resultatlause tokt kan ha påverka utsendingsfrekvensen av orlogseskadrar, då det i åra etter 1616 ikkje vart sendt ut nye eskadrar etter sjørøvarar. Ryktet om spektakulære tokt som det i 1615 kan ha spreidd seg mellom dei ulike gruppene av sjørøvarar. Det er likevel vanskeleg å seie om det har vore kontakt mellom dei ulike sjørøvargruppene, då det finst lite kjeldemateriale frå sjørøvarane sjølve. James Gentleman opererte saman med William Clark, og ein kan spekulere i om han har treft Jan Jansz i Marokko og kanskje fortalt om kor lett det var å raide Island. Det har også vorte spekulert i om Thomas Tucker har rekruttert Jan

Mandaus i Marokko, noko som kan stemme dersom det er rett slik Jon Ólafsson skriv, at Mandaus var ein del av eit syndikat av engelske sjørøvarar.<sup>341</sup>

Christian IV brukte sjølv kaperar i krigføring. For å vinne sjøherredømmet under Kalmarkrigen sende han ut ei rekke borgarar med kaperbrev. Kaperar og fribyttarar kunne brukast som politiske verkemiddel og for å skape kaos på havområda. Dei kunne brukast i diplomatiske forhandlingar for å oppnå maktpolitiske ønskje. Dei orknøyske fribyttarane som i 1612 plyndra skip i norske hamner er eit døme på dette. Dei kan ha vore rekognoseringsfartøy som gjennom å skjule tilhøyrsla til Skottland og agenda deira vart brukt som brikker i det kompliserte diplomatiske spelet mellom Skottland, Sverige og Danmark-Noreg under Kalmarkrigen. For marinen var det ein taktikk å ta handelsskip som priser for å ha forhandlingsmiddel. Slike prisetakingar viste kven som meinte dei hadde overhøgheit over eit havområde. Dei kunne samtidig få partar til å komme til forhandlingsbordet.

## 6.2 Krigstider, fribyttari og kaperfart i Nord-Europa 1618–1648

Under trettiårskrigen ser ein ei vending mot ein klarare krigskontekst når det gjeld sjørøvarar, fribyttarar og kaperar. Det reine sjørøvariet forsvann så å seie i nord-europeiske havområde. Tilbake utvikla det seg eit stort nettverk av kaperverksemd som voks fram og tok over. Dei skapte stor ugreie for sjøfarten og dei fleste kunne koplast til dei ulike delane av trettiårskrigen. Det finst få tilfelle der kaperar kryssa grensa over til sjørøvari, men det kunne førekomme. Barbarkorsarane er eit viktig unntak, då dei for europeiske sjømakter var å rekne for sjørøvarar på trass av deira eiga oppfatning som kaperar i krig mot kristenverda. Dei oppdaga, under leing av nord-europeiske konvertittar, korleis dei kunne utnytte uroen i Europa til sin fordel ved å raide dårleg sikra landområde ved Island og Irland. For Christian IV var det framleis viktig å patruljere havområda ofte.

Ein ser ei auke i bruk av konvoiering som verkemiddel for å unngå plyndring av handelsskip. Særleg vart problemet verre då «tolvårsfreden» mellom Spania og Dei sameinte Nederlanda gjekk ut. Då auka talet på dunkerkarar på sjøen, og faren for dansk-norske skip vart større på handelsreiser til Frankrike og Spania. Konvoi var ein meir direkte form for beskyttelse enn patruljering. Det var sikrare å sigle i konvoi enn å sigle som einsleg skip på sjøen, men ein var ikkje sikra å komme trygt fram. I 1622 vart skipet *Herringnæs* teke av tyrkiske sjørøvarar ved

---

<sup>341</sup> Sjå fotnote 241. Sjå også 4.3.3 James Gentleman på Island i 1614 og 4.3.4 Jan Mandaus i Nord-Noreg 1615, s. 67.

Spania under ein konvoi leia av dansk-norske orlogsskip. Ein av ulempene ved konvoiring var at skipa kunne miste kvarandre på sjøen og ende opp med å vera utan noko form for beskyttelse. Mange handelsskip i konvoi valte å fjerne det dei då såg på som overflødig utstyr, slik som kanonar og ammunisjon. Då vart dei eit lett bytte om dei kom bort frå konvoien. Det hende også at fribyttarane eller kaperane sigla saman i «admiralskap». Det var ikkje utenkjeleg å treffe på ein heil eskadre med kaperskip. I 1626 trefte Elben-eskadren til admiral Jørgen Ulfeldt på ein fribyttareskadre på 12 skip frå Dunkerque og andre kaperbyar i Dei spanske Nederlanda til sjøslag anten 31. mai eller 1. juni. Det gjekk hardt ut over skipa. To skip vart senka, fire vart brent og dei resterande seks frå fribyttareskadren vart jaga på flukt. Det var såleis eit vellukka tokt for marinen.

Med Christian IV sitt inntog i trettiårskrigen auka faren for dansk-norsk handel. Sidan Danmark-Noreg frå 1625–1629 var i krig med Spania, kunne kaperar frå Dei spanske Nederlanda rettmessig ta dansk-norske handelsskip til priser. Det vart enno viktigare å sende ut regelmessige patruljar som kunne ta knekken på dunkerkiske kaperar. Eit av verkemidla til Christian IV var å sjølv utstede kaperbrev til danske og norske borgarar. Mot slutten av året 1627 sendte han ut eit ope brev der han gav fullmakt til å drive kaperverksemd til alle skip som ønskte det mot skip som førte gods til fienden. Flåten hadde mange oppgåver under krigen, og det var ikkje alltid dei hadde skip og folk nok til å patruljere mot sjørøvarar og kaperar. I 1629 og 1630 vart det difor hyra inn utlendingar til å patruljere ved høvesvis Island og i «Vestersøen».

Barbarkorsarane var frykta blant befolkninga i Nord-Europa. For sjømenn som reiste på handel til Middelhavet var faren ekstra stor, men i 1627 var Island den farlegaste plassen å opphalde seg. Nesten 400 islendingar vart tekne og frakta på skip til fangenskap i Algerie. Tyrkarane i Barbariet var i evig krig mot dei kristne statane i Europa og såg på seg sjølv som kaperar. For dei europeiske sjømaktene vart dei sett på som sjørøvarar, sidan dei ikkje hadde erklært krig mot nokon av dei. Etter «Tyrkjaránid» vart presten Olafur Egilsson sendt som bodbringar for å få frikjøpt dei dansk-norske undersåttane i fangenskap. Barbarkorsarane tente gode pengar på å få europeiske fyrstar til å kjøpe ut undersåttane sine frå fangenskap. Det tok lang tid å skaffe dei store pengesummane som ein trong for å kjøpe fri fangane, og mange døydde i løpet av dei åtte åra det gjekk før ein løysesum hadde vorte samla inn. Til og med i

Finnmark vart det frå tid til anna samla inn pengar til å kjøpe fri fangar i Barbariet.<sup>342</sup> For islendingane var raidet til barbarkorsarane ein straff frå Gud, og fleire av dei som skreiv om «Tyrkjaránid» meinte den beste beskyttelsen var å synde mindre for at ikkje Gud skulle sende ein ny straff. Tyrkarfaren i Nord-Europa var reell, for allereie i 1629 vart det utført eit raid mot Færøyene og i 1631 mot Baltimore i Irland.

Frå 1620-talet og utover stig talet på klagebrev frå Noreg. I dansk-norske farvatn var det særleg dunkerkarane som vart klaga på i samband med dansk-norsk handel. I eit klagebrev frå 1631 skreiv borgarane frå Bergen saman med borgarar frå Marstrand, Stavanger, Tønsberg og Skien om deira ulukke på sjøen i tidsrommet 1622–1631. Dei har vorte forulempa langs spanskekysten, den engelske kyst og på «kongens strømme» av alt frå engelskmenn og skottar til franskmenn og dunkerkarar. Frå 1629 kunne ikkje dansk-norske skip lengre reknast for gode priser av korkje dunkerkarar eller andre. Tre av fire klager frå dansk-norske havområde gjeld skip som har vorte tekne av dunkerkarar eller andre fribyttarar frå Dei spanske Nederlanda i løpet av Keisarkrigen. Dei har forsøkt å få tilbake skipa i rettargang i Dunkerque og andre byar i Dei spanske Nederlanda, men enda opp med å bruke store summar på å ikkje få tak i korkje skip eller gods. Det er berre eitt skip som har vorte utan at vedkommande hadde rett til det; eit skip som vart overfalle utanfor Flekkerøy i 1631 av ein fribyttar frå Hoorn i Dei sameinte Nederlanda. Dunkerkarane vert framheva, og var dei kaperane som i størst grad opererte i dansk-norske farvatn. Klager som dette må ha vore av interesse for kong Christian IV. Det var i alle fall eit nyttig insentiv for å kunne sende ut marinen på sjørøvertokt, noko som var ein vanleg respons på denne typen klagebrev. I 1639 sendte lensherren i Trondheim brev til kanslaren om ein dunkerkar som skapte uro utanfor Nordmøre og tok hollandske skip før desse hadde fått moglegheit til å betale toll til kongen. Sannsynlegvis er det dette brevet som er grunnen til instruksjonen Mikkel Mortensen fekk i slutten av juni om å sigle utanfor Trondheims len for å fakke fribyttarar det hadde vorte rapportert om at fantes i området. Her er det tale om eit tilfelle der ein kaper ikkje har kryssa grensa over til fribyttari, men teke lovleg prise. Likevel har styresmaktene sett det som nødvendig å patruljere områda for å ta vedkommande, kanskje fordi dei trudde det kunne vera fare for dansk-norske handelsskip. I tillegg hadde denne røvinga betyding for handel og toll til kongen.

---

<sup>342</sup> Hagen 2015: 62. For meir informasjon om innsamling til frikjøp av slavar, sjå 5.3 Tyrkiske korsarar på Island i 1627, s. 80–81.

Det vart sendt ut fleire store eskadrar på sjørøvarpatrulje i 1630-åra. Dei sameinte Nederlanda sendte ut eigne konvoiar til handelsskip som skulle til Noreg. Desse konvoiane var leidd av sterke orlogsskip, noko som gjorde det vanskeleg for dansk-norske orlogsskip å visitere konvoiane for kontrabande og sørgje for at dei sigla med rett sjøpass. For kongen si juridiske makt på havområda rundt Danmark-Noreg var dette eit hinder. Den første store eskadren bestod av heile 15 skip som skulle patruljere i «Vestersøen» frå april til oktober i 1632. Tre år seinare var det 13 skip som vart sendt til «Nordsøen». Kongen såg sjølv korleis kapteinane på patruljeskipa oppførte seg på tokt dette året. I juni 1635 skreiv han i eit brev korleis hans eigne kapteinar ikkje turte å ta opp jakta på dunkerkarar inne i dei norske fjordane, fordi dei meinte skipet deira stakk for djupt i sjøen og at farvatna var for skumle. Kongen var ikkje fornøgd med måten sjørøvarpatruljene vart utført det året. Om dette er ein gjengangar for fleire år er vanskeleg å seie, sidan det ikkje finst rapportar frå tokta. Borgarar og undersåttar i Danmark-Noreg var heller ikkje alltid fornøgde med myndigheitene si handtering av kaperverksemda. Det hende ofte at skip vart plyndra inne i dansk-norske hamner, utan at myndigheitene hadde middel for å stoppe det. Til dømes vart skip i hamn i Risør plyndra av ein dunkerkar som hadde forkledd skipet som eit dansk orlogsskip i 1634 og i 1602 plyndra Defos skip inne i hamna i Vardø utan at festninga kunne gjera noko med det.<sup>343</sup> Både innanlandske og utanlandske handelsmenn meinte dei hadde rett til trygge hamner sidan dei betaler toll til kongen.

Korkje overfor kaperane frå Dunkerque eller dei hollandske konvoiane klarte kongen å setje reell makt bak kravet om herredømmet på dei dansk-norske havområda. I eit forsøk på å få tilbake jurisdiksjon over havområda forbaud Christian IV dei hollandske orlogsskipa å følgje handelsskipa inn i kvar enkelt lastehamn, men fordi han ikkje kunne garantere deira sikkerheit i dansk-norske farvatn fortsette orlogsskipa å følgje konvoiane inn i dei mange småhamnene langs kysten. Sjølv om kaperverksemda i dansk-norske farvatn var retta i hovudsak mot hollandsk handelsverksemd, var dei dansk-norske borgarane utsett for overgrep av dei same kaperane.

Dei mange klagebrev på dunkerkarar frå norske borgarar gjorde det umogleg for Christian IV å ikkje sende ambassadørar til Dei spanske Nederlanda og til Spania. Borgarane hadde i breva sine bedt kongen om å legge tyngde bak sine krav ved å sende brev til mellom anna

---

<sup>343</sup> Sjå 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet, s.89, for Risør og 4.2.3 Konklusjon om Defos, s. 53, for Defos.



*Infanta* Isabel Clara Eugenia i Dei spanske Nederlanda. Det konglege kanselli sendte nedover fleire klager i åra 1631 og 1632. Om desse klagemåla nådde fram og gjorde til at dei forulempa fekk erstatning, har eg ikkje klart å finne ut av.<sup>344</sup> Kardinal-*Infant* Ferdinand av Austerrike sendte eit brev som vart sendt vidare til statthaldaren i Noreg 14. februar 1640. I brevet skreiv han at han ikkje kjente til plyndring av dansk-norske skip, og at dei ikkje fekk erstatning utan skikkelege bevis. Kanskje var det difor Christian IV sendte Hannibal Sehested til Spania 31. juli 1640. Han fekk erstatning utbetalt til kongen i salt til ein verdi av 100 000 riksdaler. Dessverre for borgarane var dette ei erstatning dei ikkje fekk mykje glede av. I løpet av 1640-åra vart det sendt ut få sjørøvarpatruljer. Dette har samanheng med Torstenssonsfeiden (1643–1645), der mange skip gjekk tapt gjennom ei rekke sjøslag. Flåten hadde ikkje nok skip og heller ikkje god nok økonomi til å kunne halde fram med sjørøvarpatruljer.

### 6.3 Kva var omfanget og betydinga til marinetokta?

I løpet av tida Christian IV var konge hadde marinen kontinuerleg merksemd på trusselen sjørøvarar, kaperar og fribyttarar utgjorde. Problemet var presserande under heile perioden, og sjølv om dei for det meste hadde fjerna problemet frå «Østersøen», var det framleis stor aktivitet i «Vestersøen» og «Nordsøen». Det finst god informasjon om flåten sine oppgåver og patroljer, slik at ein veit kven som vart sendt ut og kvar dei skulle patroljere, men rapportane frå dei fleste av eskadrane eksisterer ikkje. Manglande rapportar gjer det vanskeleg å seie meir om kor nyttige og viktige utsending av eskadrar var. Difor kjenner vi ikkje til resultatet av storparten av tokta. Likevel kan vi trekke den slutninga at problemet ikkje har vorte borte, sidan det framleis vart sendt ut mange eskadrar i perioden.

Det har minimum vore sendt ut 77 større eller mindre patroljar med hovud- eller sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar, kaperar og fribyttarar frå 1588 til 1648. Ei oversikt over desse finst i vedlegg 2. Det vart brukt store ressursar i fredstid og i krigstid for å stoppe valdsutøving på havet gjennom utsending av eskadrar med sjørøvarjakt som einaste formål, i tillegg til å gje fleire av eskadrane som vart sendt ut i tidsrommet ein tilleggsinstruks om dette. I løpet av perioden skjer det ei vending frå utsending av eskadrar til hyppigare konvoiering av handelsskip. Ein sluttar ikkje med utsending av ordinære sjørøvareskadrar, men på grunn av auka kaperverksemd under trettiårskrigen vert konvoiering eit meir effektivt grep mot

---

<sup>344</sup> Schreiner 1933: 52.

valdstrusselen på havet. Kor mange av desse som effektivt hadde ein innverknad på sjørøvar- og kaperverksemd på dansk-norske havområde er det vanskeleg å vite. På trass av dette veit vi at det sannsynlegvis var eit omfattande problem, sidan det nesten årleg vart sendt ut eskadrar for å sjå etter sjørøvarar. I år eller periodar der det ikkje vart sendt ut eskadrar kan vi gå ut i frå at det anten har vore fordi trusselen på havområda var mindre eller at økonomien og kapasiteten til marinen var for liten til å kunne prioritere denne oppgåva.

Kor stor trusselen har vore mot dansk-norsk sjøfart er det vanskeleg å få oversikt over. Det har vore til dels mykje verksemd på havet som har vore til ulempe for handelen. Materialet eg har gått gjennom tyder på at det har vore til tider mange norske handelsmenn som har hatt klager på valdsbruk på havet. Desse klagarane kan i enkelte tilfelle ha overdrive kor stor skade dei har lidd, og kor mykje erstatning dei hadde krav på. For dei var det kan hende nødvendig å skildre store nok skader til at nokon tok tak i saka. Difor vert det viktig å sjå på tilfelle der valdsutøvarane sjølve får moglegheita til å ytre seg, slik som i saka til Philippus Defos. Der får vi eit meir nyansert bilete av korleis kaperen sjølv opplevde situasjonen opp mot dei forulempa. Dei fleste handelsmenn i tidleg nytid opererte under ei eller anna form for monopol eller privilegium for å oppnå maksimal utteljing på handelen sin. I enkelte tilfelle er det brot på desse reglane som er hovudfokuset til klagarane.

Uansett kva som har vore bakgrunnen for klagane, så har dei vorte sett på med alvor. Det vart sett inn ressursar mot sjørøvarar, kaperar og fribyttarar på grunn av at klagene manifesterte eit makttomrom på havet som viste at Christian IV ikkje hadde kontroll på havområda han rekna for sine. I år etter mange klager og i år med mykje kaperverksemd vart det sendt ut ekstra mange orlogsskip på patrulje. Utsendinga av eskadrar var ein måte å hevde herredømmet over havområda på, i tillegg til å sikre handelen. Mange av kaperane som opererte på 1600-talet vart sett på som sjørøvarar og fribyttarar frå dansk-norske styresmakter. Særleg dunkerkarane var stilt i eit dårleg lys, då dei sigla mykje i dansk-norske farvatn på grunn av handelen med Arkhangelsk og trelasthandelen i Sør-Noreg. Dei gjorde i mange tilfelle urettmessig urett mot dansk-norske skuter, sjølv om dei lovleg tok mange skuter under Keisarkrigen. Peter Earle har sagt at piratverksemd og jakt på piratar skjedde oftare i fredstid enn i krigstid, sidan sjørøvarar kunne ved å verte kaprar rettmessig plyndre på havet i krigstid.<sup>345</sup> Likevel ser ein at Christian IV sendte ut orlogsskip for å jakte på sjørøvarar og kaperar også under krigar han var

---

<sup>345</sup> Earle 2004: 11–12.

involvert i, slik som Kalmarkrigen og Keisarkrigen. Det vart ikkje sendt ut like store eskadrar i krigstid som i fredstid, sidan flåten var ein sær viktig del av krigsmaskineriet til kongen.

Havområda var den viktigaste transportåra på 1600-talet. Frakt over land tok fleire ressursar og lenger tid enn å frakte varer på skip, slik at handelsverksemda på havområda skaut fart i perioden som følgje av betre skip, navigasjonsinstrument og teknikkar. I tillegg til krigføring kan handelen i eit område vera ein forklaringsfaktor for kvifor ein finn ein bestemt type sjørøvarar og kaperar i eit avgrensa geografisk område. Dersom vi legg Kåre Lunden sin økonomiske modell til grunn, er sjørøvarane og kaperane dei parasittane frå den epoken som avhandlinga tek for seg. Lunden sine tre skalaer går ut på å karakterisere røvarane frå heiltidsrøvarar til deltidrøvarar, om dei var spesialisert på ein type økonomisk verksemd eller dreiv med allsidig røvari, og kva geografisk spesialisering dei hadde med tanke på storleiken på området røvarane operert på.<sup>346</sup> Eg ønskjer avslutningsvis å sjå kort tilbake på nokre av dei ulike aktørane eg har diskutert i avhandlinga og korleis dei kan plasserast på dei ulike skalaene.

Kaperane frå Dunkerque opererte i seglingssesongen og gjerne over fleire år medan Spania var i krig med dei andre sjømaktene. Desse opererte på heiltid i krigsperiodar, men dei fleste slutta med kaperverksemda når ein krig var over og gjekk tilbake til eit vanleg liv som sjømann. Nokre var kanskje ikkje kaperar så lenge, og brukte det som ein måte å spe på ei allereie låg inntekt. Dei fleste dunkerkarar var sannsynlegvis heiltidsrøvarar, men det kan ha vore dei som opererte på deltid eller for kortare periodar. På skalaen spesialisering eller allsidig sjørøvari var kaperane frå Dunkerque spesialiserte på å røve skip tilhøyrande statar som låg i krig med Spania, slik som England og Dei sameinte Nederlanda. Likevel dreiv enkelte av desse kaperane med meir allsidig sjørøvari, og tok også dansk-norske skuter. Dei fleste opererte på eit relativt avgrensa område av dagens Nordsjøen, frå den engelske kanal inn til Øresund og langs Norskekysten opp til Trøndelag. Nokre få følgde etter handelsskutene som sigla Nordkappruta til Arkhangelsk, og tente sannsynlegvis godt på dette. Philippos Defos kan trekkast fram som eit døme. Han hadde kaperbrev som gav han lov til å ta skip tilhøyrande Spania sine fiendar, og gjorde dette på reise til Kolakysten. Han var ein heiltidsrøvar som gjekk etter ei spesiell nisje, men han gjekk utover den nisja og kaperbrevet då han tok dansk-norske skuter og norske borgarar til fange. Det ser ut til at han berre opererte

---

<sup>346</sup> For tidlegare gjennomgang av Kåre Lunden sin modell, sjå 3.3 Skipsfart og handel, s. 33–34.

langs Norskekysten og nord til Russland, ut ifrå den informasjonen vi har om han. For å oppsummere var dunkerkarane i hovudsak heiltidsrøvarar som hadde spesialisert seg på å ta handelsskip frå land Spania var i krig med på eit relativt avgrensa geografisk område.

Barbarkorsarane frå Nord-Afrika opererte på heiltid i konstant krig med kristenverda. Dei var likevel avhengig av ei rekke avtaler om ikkje å angripe enkelte statar og landområde gjennom avtaler gjort av beyane i Barbarstatane sjølve eller den osmanske sultanen. Desse hadde spesialisert seg på slavehandel med kristne slavar, og var i utgangspunktet ute etter å skaffe menneske og ikkje handelsvarer ved raida deira. Barbarkorsarane opererte hovudsakleg avgrensa i Middelhavsområdet, men nokre gjekk ut over dette, slik som Jan Jansz då han i 1627 raida Island. Dei opererte med andre ord over eit litt større geografisk område enn dunkerkarane i ei avgrensa periode, var heiltidsrøvarar og spesialisert på kristne skip, noko som vil seie at dei kunne røve ei større gruppe enn dunkerkarane.

Forutan desse to fanst det også enkelttilfelle som opererte innanfor kortare tidsrom og område. Eit døme på dette er franske Abraham de Koen som hadde eit «letter of reprisal», som gav han rett til å plyndre dansk-norske skuter til han hadde fått erstatning for eit skip han sjølv hadde vorte fråteken av den dansk-norske flåten. Han var difor ein deltidrøvar, som gjorde dette berre for å få tilbake det han sjølv hadde tapt. Om ein ser på den andre skalaen til Lunden, så hadde de Koen spesialisert seg på ei enkelt nisje, nemleg dansk-norske skuter. Dette førte til at han opererte på eit lite geografisk område for å kunne oppfylle vilkåra i brevet han hadde.

Krig som forklaringsfaktor kan vera eit tveegga sverd og kan ikkje eintydig forklare korkje auke eller nedgang i piratverksemd. På den eine sida er det tydeleg at kaperverksemd blomstrar opp i krigstid, og gjer til at sjørøvarar kan skjule seg bak kaperbrev, men også ta nytte av den auka aktiviteten på havet til å gøyme seg bort og plyndre område som ikkje er beskytta på grunn av at marinen er oppteken andre stader. Det kan tenkjast at det var lettare å drive med sjørøvari i skuggen av lovleg valdsverksemd på havet, samtidig som ein kan tenkje seg at det vart mindre plass til dei lovause røvarane. Under ein krig der dei krigførande maktene nyttar seg av havet som krigsskudeplass, kan det verte trongt om plassen. Dei fleste av kyststatane utstyrte seg med kaperar som kunne skape uro på havet, og dimed vart det ikkje særleg med plass igjen til dei som dreiv med sjørøvari. På motsett side kan ein tenkje seg at det har vore lettare å vera pirat i fredsperiodar i Europa, sidan det då var mindre konkurranse.

Peter Earle har skrive at ein kan sjå ei auke av sjørøvari mot slutten av og i etterkant av ein krig, sidan store grupper med menn som hadde vent seg til bruken av maritim vald anten på orlogsskip eller kaperskip vart arbeidslause ved krigens slutt. Difor vart det etter hans meining lettare for desse å fortsetje plyndringa sjølv om dei då vart ståande utanfor lova.<sup>347</sup> I fredstid var det lettare for marinen å setje inn tiltak mot sjørøvar- og kaperverksemd enn i krigstid. Dersom det var fleire sjørøvarar som vart fakka i fredstid, kan ein urettmessig tru at det var større aktivitet i fredstid enn i krigstid, rett og slett fordi det var då marinen kunne setje inn tiltak mot denne typen valdsutøving. Sjølv om Europa under Christian IV si regjeringstid var prega av konstant krigføring, var ikkje alle statane med i kvar einaste krig. Det var difor mogleg for dei kyststatane som ikkje var involverte å ta tak i den trusselen valdsverksemda på havet var for deira undersåttar og handel.

På trass av at sikkerheitsisering er eit moderne omgrep knytt opp mot statsvitskaplege teoriar, kan det brukast til å forklare kvifor Christian IV var oppteken av å sende ut orlogsfartøy mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar. Flåten vart brukt som eit verkty for å møte sjørøvarar og kaperar som var opplevd som ein trussel mot den suvereniteten kongen hevda over «Nordsøen», «Vestersøen» og «Østersøen». Jurisdiksjonen og bruken av havområda knytt til oldenborgmonarkiet sette grenser for kva aktørane kunne gjera på desse havområda. Mellom anna vart kaperverksemd frå Dei spanske Nederlanda slått hardt ned på i løpet av perioden, då desse vart sett på som inntrengjarar på dansk-norske havområde og var i auga til dansk-norske styresmakter like ille som sjørøvarar i enkelte tilfelle. På same måte som at dunkerkarane si verksemd i skotske havområde var retta meir mot engelskmenn langs den skotske kysten enn ein direkte trussel mot Skottland, var dei likeeins i dansk-norske havområde ein trussel i hovudsak mot hollandsk handel i Sør-Noreg.<sup>348</sup> Likevel vart verksemda deira og mottiltaka frå orlogsflåten i Dei sameinte Nederlanda sett på som eit brot på suvereniteten over havområda og difor vart dei sett i søkelyset av den dansk-norske marinen.

#### 6.4 Avsluttande kommentarar

All verksemd på havet, slik som handel, fiske, kvalfangst, orlogseskadrar, fribyttarar, kaperar, sjørøvarar og andre heng tett og nøye saman i eit komplisert samspel på ein felles arena og transportåre. Det var mange konflikhtar rundt korleis denne transportåra skulle brukast, kven som hadde kva type rettar og kven som skulle ha jurisdiksjon og handheve desse. Private

---

<sup>347</sup> Earle 2004: 13.

<sup>348</sup> Murdoch 2010: 122.

interesser kunne vera i konflikt med styresmaktene sine oppfatningar, og kyststatane kunne seg i mellom vera ueinige på fleire ulike politiske plan knytt opp mot havområda. For å kunne stå på sine rettar var det viktig for Christian IV å ha ein sterk marine, mellom anna for å sikre at uvedkommande, slik som sjørøvarar, fribyttarar og kaperar var, ikkje kunne ta seg til rette og gjera som dei ville på havområda hans. Grensene for kva som var lov og rett på havet hadde ikkje vorte trekt opp under Christian IV si regjeringstid, og var noko som han måtte ta omsyn til i diplomatiske saker knytt til verksemd på havet. Jakta på sjørøvarar, fribyttarar og kaperar var såleis ein måte å sikre handel og framgang i tillegg til å hevde jurisdiksjon over havområda eskadrane patruljerte.

Denne avhandlinga har gitt eit innblikk i eit lite utforska emne innanfor dansk-norsk historieskriving og internasjonal forskning på sjørøvar- og kaperverksemd. Det er eit empirisk bidrag til forskingsfronten på sjørøvar- og kaperverksemd i tidleg nytid. Avhandlinga har sett på sjørøvar- og kaperverksemd frå den dansk-norske marinen sin ståstad, med vekt på klagemål frå norske borgarar frå arkivserien Norske henlagte saker. Undersøkingane mine nyanserer alle tidlegare oppfatningar og framstillingar av kaperar og sjørøvarar som Defos og Mandaus, noko som eg vil meine er eit viktig bidrag til forskingsfronten. Eit større tilfang av kjelder frå andre kyststatar kunne gitt ei anna vinkling på temaet, og kunne ha utdjupa dei døma eg har presentert frå kjeldematerialet. Til dømes kunne tilfang frå maritime arkiv i Amsterdam, Hull og andre nordeuropeiske byar kasta eit betre lys over ståstaden til myndigheitene frå andre kyststatar og aktørar. Dei kunne sett klagane frå bergensborgarar, tønsbergsborgarar og andre frå ein annan vinkel. Det er fleire arkiv, kjeldesamlingar og eldre historiefamstillingar eg skulle ønskje eg hadde hatt moglegheit til å gå igjennom som kunne tilført forskingsområdet eit breiare bilete av omfanget til sjørøvarar, fribyttarar og kaperar i dansk-norske havområde og kva tyding den dansk-norske marinen hadde for å avgrense og takle problemet. Avhandlinga viser ein liten del av eit større og komplekst nettverk av ulike statar og næringsområde på havet, der det å kunne sjå den dansk-norske marinen sine oppgåver i kamp mot sjørøvarar, kaperar og fribyttarar i lys av dette kan vera neste steg i forskning på emnet.

## Vedlegg 1 – Viktige personar i statsstyret i ulike land

Dei følgjande tabellane viser personar i ulike stillingar i Dei spanske Nederlanda og i ulike len i oldenborgmonarkiet i den perioden avhandlinga dekkjer. Listene dekkjer ikkje alle len i Danmark-Noreg, men frå dei lena der avhandlinga nemner fleire enn ein lensherre. Lista over guvernørane i Dei spanske Nederlanda er henta frå Wikipedia, men dobbeltsjekka med andre kjelder.<sup>349</sup> Lista over Noregs rikes kanslarar er sett saman av informasjon om dei enkelte personane frå *Dansk biografisk lexicon*.<sup>350</sup> Lista over statthaldarar i Noreg er henta frå *Store norske leksikon* på nett.<sup>351</sup> Kristian Erslev har i boka *Danmark-Norges Len og Lensmænd 1596–1660* ei oversikt over alle lensherrar i dei norske lena og Island som er trekt fram her, i tillegg til dei som ikkje har komme med i denne oversikta.<sup>352</sup>

### *Guvernører i Dei spanske Nederlanda*

1598–1621	Albert VII av Austerrike saman med <i>Infanta</i> Isabel Clara Eugenia
1621–1633	<i>Infanta</i> Isabel Clara Eugenia
1634–1641	Kardinal- <i>Infant</i> Ferdinand
1641–1644	Francisco de Melo
1644–1647	Manuel de Moura
1647–1656	Leopold William av Austerrike

### *Statthaldarar i Noreg*

1588–1601	Axel Gyldenstjerne
1601–1608	Jørgen Iverssøn Friis
1608–1618	Enevold Kruse

<sup>349</sup> Wikipedia: «List of governors of the Habsburg Netherlands»  
[https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_governors\\_of\\_the\\_Habsburg\\_Netherlands](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_governors_of_the_Habsburg_Netherlands)  
[Lesedato: 21.05.2016].

<sup>350</sup> Sjå fotnote til dei enkelte kanslarane for meir informasjon.

<sup>351</sup> Weidling 2012: *SNL*: «Stattholdere og visestattholdere i Norge»  
[https://snl.no/Stattholdere\\_og\\_visestattholdere\\_i\\_Norge\\_1572%E2%80%931873](https://snl.no/Stattholdere_og_visestattholdere_i_Norge_1572%E2%80%931873) [Lesedato: 21.05.2016].

<sup>352</sup> Erslev 1885: 77–92.

1618–1629	Jens Juel
1629–1642	Christoffer Urne
1642–1651	Hannibal Sehested

### *Noregs rikes kanslarar*

1592–1602	Hans Pedersen Litle Basse til Strøm <sup>353</sup>
1604–1614	Anders Green <sup>354</sup>
1614–1659	Jens Bjelke til Østråt <sup>355</sup>

### *Lensherrar i Agdesiden hovudlen*

1592–1597	Birger Trolle til Trolholm	1596 kom Mandal len til.
1597–1605	Peder Grubbe til Aalstrup	1602 kom Lister len til.
1605–1619	Styring Boel	
1619–1630	Kristoffer Gø til Gunderslevholm	1629 mista ein Lister len.
1630–1631	Jakob Ulfeld til Bavelse	
1631–1648	Palle Rosenkrantz til Ørup	1637 kom Lister len til.
1648–1651	Jørgen Sefeld til Visborg	
<b>LISTER LEN</b>		
1589–1602	Predbjørn Bild til Lindholm	
1629–1637	Iver Vind til Klarupgård og Nederholm	
1647–1657	Jørgen Kaas til Østergård og Hastrup	

<sup>353</sup> DBL X: 342–343. Han vart ikkje utnemnt til kanslar før i 1592, men hadde Mariekirkens Prosti i Oslo etter Johan Venstermand frå 1572–1586 som hørde til kanslarstillinga. Johan Vestermand hadde vorte fjerna frå stillinga.

<sup>354</sup> DBL VI: 195.

<sup>355</sup> DBL II: 334–336.



### *Lensherrar i Bergenhus*

1596–1606	Laurits Kruse
1606–1615	Nils Vind
1615–1619	Knut Urne
1619–1627	Knut Gyldenstjerne
1627–1629	Oluf Parsberg
1629–1633	Jens Juel
1633–1641	Jens Bjelke til Østråt
1641–1648	Henrik Thott

### *Lensherrar i Bratsberg*

1597–1602	Johan Urne
1602–1609	Hans Bülow
1609–1620	Alexander Rabe von Papenheim <sup>356</sup>
1620–1640	Eiler Urne
1640–1650	Ove Gedde

### *Lensherrar i Vardøhus*

1597–1601	Hans Olufssøn Koefod
1601–1608	Oluff Pederssøn Måneskiold
1608–1619	Claus Gagge
1619–1651	John Cunningham (Hans Kønning)

---

<sup>356</sup> DBL XII: 544.

## *Lensherrar på Island*

1595–1597	Brostrup Gedde til Tommerup
1597–1602	Johan Bockholt
1602–1606	Enevold Kruse til Vingegaard
1606–1619	Herluf Daa til Snedinge
1619–1620	Frederik Fris
1620–1633	Holger Rosenkrantz Birgersen til Frølinge
1633–1645	Pros Mund
1645–1648	Jens Sørensen

## Vedlegg 2 – Oversikt over sjørøvareskadrar

Denne oversikta er basert på Niels Probst sin gjennomgang av flåten si operative historie i boka *Christian 4.s flåde*. I enkelte tilfelle har eg dobbeltsjekka med instruksane i *Kancelliets brevbøger*. Oversikta skal dekke dei fleste av eskadrane mot sjørøvarar og er tilnærma fullstendig.

Instruks eller sjøpass utstedt	Admiralar og kapteinar	Skip	Havområde	Resultat
<b>2. juli 1588</b>	Admiral Børge Trolle Hertvig Brun Staffan Prytz Anders Grot von Wiessenborch Johan Carstens	<i>Gideon</i> <i>Forgyldte Løve</i> <i>St. Michael</i> Ukjent Ukjent	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>26. august 1589</b> <b>Sigla ut:</b> <b>1. september 1589</b>	Admiral Peder Munk Underadmiral Henrik Gyldenstjerne Chresten Munk Niels Skinkel Kield Baad Thomas Normand de la Navete Hans Simensen Johan de la Rhi Hans Rostock Sylvester Francke Tholle Knudsen	<i>Gideon</i> <i>Josaphat</i> <i>Samson</i> <i>Josva</i> <i>Dragen</i> <i>Raphael</i> <i>St. Michael</i> <i>Lille Fortun</i> <i>Hvide Due</i> <i>Blaa Due</i> <i>Gabriel</i>	«Vestersøen» Skottland	Eskadre som skulle frakte prinsesse Anna til Skottland. Sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar. Kom ut for storm. Dreiv til Flekkerøy. Etter alt å dømmе ikkje funne sjørøvarar. Sjå 4.1 Tidleg utsending av eskadrar, s. 42.

<b>14. april 1590</b>	Admiral Peder Munk Underadmiral Henrik Gyldenstjerne Alexander Durham Niels Skinkel Kield Baad Jørgen Muus Hans Rostock Hans Simensen Joen Tejste Hertvig Brun Jørgen Høg Peder Asmussen Veile	<i>Gideon</i> <i>Josaphat</i> <i>Raphael</i> <i>Gabriel</i> <i>Blaa Løve</i> <i>Falk von Bergen</i> <i>Hvide Due</i> <i>Musen</i> <i>Hvide Rose</i> <i>Lille Fortun</i> <i>Graa Falk</i> <i>Unge Hjort</i>	«Vestersøen» Skottland	Eskadre som skulle frakte kong James VI og dronning Anna til Skottland. Sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar. Etter alt å dømme ikkje funne sjørøvarar.
<b>14. mai 1591</b>	Admiral Peder Munk Alexander Durham Kield Baad Ove Vognsen Peder Veile Jørgen Muus Hans Cantzeller Jørgen Høg Hans Simensen	<i>Gideon</i> <i>Josaphat</i> <i>Raphael</i> <i>Duen</i> <i>Gabriel</i> <i>Falk von Bergen</i> <i>Salomon, galei</i> <i>David, galei</i> <i>Jacob, galei</i>	Noreg	Kong Christian IV si hyllingsreise til Noreg. Sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar. Etter alt å dømme ikkje funne sjørøvarar.
<b>10. mai 1592</b>	Thomas Normand de la Navete	<i>Musen</i>	«Nordsøen», nord om Noreg til Russland	Ordinær sjørøvareskadre. Returnerte til København 5. oktober. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>13. mai 1592</b>	Admiral Sten Matsen/Johan Bockholdt Niels Skinkel Kield Baad Hans Cantzeller Hertvig Bruun Jacob Tregaard	<i>Josaphat</i> <i>Hvide Due</i> <i>Blaa Løve</i> <i>Galej David</i> <i>Galej Salomon</i> <i>Hvide Rose</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Størstedelen av eskadren returnert i slutten av juli. <i>Hvide Due</i> og <i>Blaa Løve</i> i slutten av september. Bockholdt tok ei skotsk prise i Flekkerøy.
<b>30. april 1593</b>	Skipper Niels Korsør	<i>Unge Hjort</i> <i>Raphael</i>	Skottland	Hente kongens livskip. Sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>30. april 1593</b>	Admiral Alexander Durham Underadmiral Kield Baad	<i>Josaphat</i> <i>Hvide Due</i>	«Vestersøen»	Sannsynlegvis fleire skip, ut ifrå ordlyden på skipsartiklane. Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>3. april 1594</b>	Admiral Kield Baad Peder Veile Hans Simensen	<i>Hvide Due</i> <i>Barkings</i> <i>Papegøjen</i>	«Vestersøen», ved Lindesnes eller under Noreg så langt «kongens strømme» strekte seg.	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>14. mai 1595</b> <b>16. mai 1595</b> <b>21. mai 1595</b>	Admiral Børge Trolle Claus Urne Jacob Tregaard Skipper Hans Stoldt	<i>Josaphat</i> <i>Blaa Due</i> <i>Hector</i>	«Vestersøen», nord om Noreg til Russland.	Kongens sendebod til forhandlingar med Russland. Sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>20. mai 1595</b>	Skibshøvedsmann Hans Simensen Skipper Jep. N.	« <i>Barken</i> » ( <i>Barkings</i> ) ( <i>Engelske</i> ) <i>Jonas</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>20. april 1596</b>	Kaptein Hans Simensen Jørgen Jensen	<i>Barkings Papegøjen</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Sendt til Bergen for å hente pengeskatten. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1597–1598</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar			
<b>12. april 1599</b> <b>Sigla ut:</b> <b>18. april 1599</b>	Admiral Børge Trolle Underadmiral Alexander Durham Herluf Daa Kield Baad Hans Simensen Jens Jørgensen Peder Viele «Christian Fredriksen»	<i>Gideon Josaphat Raphael St. Michael Hvide Due Hector Papegøjen Victor</i>	«Vestersøen»	Kongens reise til Vardøhus og Russland. Sjøpass som til ordinær sjørøvareskadre. Skip lista opp etter sjøpasset. Usikkert kva skip som eigentleg var med. Sjå fotnote 165 i avhandlinga. Teke handelsskip til priser, men ingen sjørøvarar. Tilbake ved Kronborg i Helsingør 13. juli.
<b>21. april 1600</b>	Admiral Herluf Daa Kield Baad Peder Veile	Veit ikkje kva skip som var med.	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>5. juni 1601</b>	Admiral Herluf Daa Peder Veile Jens Jørgensen	<i>Hector St. Michael Neptunus</i>	«Vestersøen», til Finnmark og Vardøhus	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1602–1604</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar.			

<b>19. april 1605</b>	Hans Bruun	<i>Pøniten</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre, berre eitt skip. Skulle særleg sjå etter dunkerkarar under Noreg. Fekk beskjed om ein dunkerkar som hadde plyndra eit skip frå Malmø midt ute i Kattegat.
<b>1606</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar			
<b>12. mai 1607</b>	Admiral Mads Bagge Hans Bruun Niels Gregersen	<i>Leoparden</i> <i>St. Michael</i> <i>Røde Løve</i>	Direkte til Vardøhus	Ordinær sjørøvareskadre. Returnerte i byrjinga av september. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>Byrjinga av mai 1607</b>	Ukjent kaptein	<i>Angelibrandt</i> <i>Makarelen</i>	«Vestersøen» under Noreg.	Ordinær sjørøvareskadre. Returnerte 25. august. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1608</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar			
<b>23. april 1609</b>	Admiral Mogens Ulfeldt Underadmiral Godske Lindenow Mogens Gyldenstjerne Øvrige kapteinar	<i>Gideon</i> <i>St. Anna</i> <i>Victor</i> <i>Raphael</i> <i>Markatten</i> <i>Røde Løve</i> <i>Trost</i> <i>Angelibrandt</i> <i>Makarelen</i> <i>Engelsk Ketz</i>	«Østersøen»	Sjørøvareskadre sendt ut særleg mot svenske utliggarar, men også mot andre som plyndra på «kongens strømme». Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>17. august 1609</b>	Hans Bruun	«Kongens skip»	Rostock og Lübeck	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>26. mai 1610</b>	Admiral Mogens Ulfeldt Underadmiral Herluf Daa Erik Urne Mads Bagge Hans Bruun Karsten Manteufel Mogens Godske Jørgen Daa Morits Galde Hans Kønning Peder Holst Hans Simensen Arnt Kornelissen Karsten Richardsen Peder Kieldsen Peder Jacobsen skipper Guttorm	<i>Gideon</i> <i>St. Anna</i> <i>Victor</i> <i>Jonas</i> <i>Enhjørningen</i> <i>Justitia</i> <i>Pønitens</i> <i>Raphael</i> <i>Krokodillen</i> <i>Leoparden</i> <i>Trost</i> <i>Markatten</i> <i>Røde Løve</i> <i>Forloren Søn</i> <i>Jupiter</i> <i>Makarelen</i> <i>Ketzen</i>	«Østersøen»	Sjørøvareskadre sendt ut særleg mot svenske utliggarar, men også mot andre som plyndra på «kongens strømme». Fleire innberetningar frå Mogens Ulfeldt samt ei augevitneskildring. Konvoierte skip til Riga. Fekk tilført 12 skip under toktet ført av admiral Godske Lindenow. Møtt på den svenske flåten eit par gonger. Ikkje funne sjørøvarar.
<b>1611</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar			
<b>3. juni 1612</b>	Jørgen Daa	«Elfsborgske» <i>Hector</i> <i>Turtelduen</i> <i>Herringnæs</i> <i>Røde Løve</i>	«Vestersøen», mellom Noreg og Jylland.	Eskadren fann ingen sjørøvarar eller fribyttarar. Sjå 4.3.1 Jørgen Daa sin ekspedisjon etter Älvsborgs fall i 1612, s. 55–56.



<b>1613</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar			
<b>6. april 1614</b>	Niels Kierkel	<i>Fortuna</i>	Nord for Vardøhus	Borgar i Helsingør. Hadde operert som kaper i 1612. Skulle få halvdel av prisedømte skip på dette toktet. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>23. april 1614</b>	Niels Hammer og Johan Sem	<i>Jupiter</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1. mai 1615</b>	Jørgen Daa/Jens Munk Klaus Poulsen/Johan Sem	<i>Victor</i> <i>Jupiter</i>	«Vestersøen» og Vardøhus	Ordinær sjørøvareskadre. Tok fribyttarar utanfor Færøyene. Fakka sjørøvaren Jan Mandaus utanfor Kildin. Sjå 4.3.4 Jan Mandaus i Nord-Noreg 1615.
<b>21. mai 1615</b>	Admiral Gabriel Kruse	<i>Leoparden</i> <i>Enhjørningen</i> <i>Hector</i> To små pinker	«Vestersøen» ved Grønland	Eskadre med hovudformål å sjå etter ulovleg kvalfangst. Sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>23. mai 1615</b>	Laurits Brems	<i>Gabriel</i>	Færøyene	Ordinær sjørøvareskadre. Patruljere etter fribyttarar. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>8. april 1616</b>	Admiral Jørgen Daa/kaptein Holger Rosenkrantz Frans Brokkenhus/Jens Munk Hans Kønning/Henrik Vind Sigvardt Gabrielsen/Morits Prins Enevold Stygge/Johan Semb Peder Nielsen	<i>Victor Lybske David Gabriel Leoparden Enhjørningen Jupiter</i>	Først til Vardøhus, deretter til Færøyene og Island	Ordinær sjørøvareskadre. Fann ingen sjørøvarar, fribyttarar eller kaperar. Fekk høyre om fribyttarar i Flekkerøy, som allereie var fakka. Ólafsson har skrive utfyllig om toktet. Sjå 4.3.5 Det resultatlause sjørøvartoktet i 1616.
<b>1617</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar			
<b>22. april 1618</b>	Niels Rosenkrantz Henrik Vind	<i>Fides Havhesten</i>	Først til Færøyene og Island, deretter til Vardøhus	Eskadre med fleire oppgåver. Frakte kongens sekretær Frederik Friis og Jørgen Vind til Island, sjå etter fribyttarar og folk som dreiv med ulovleg fiske. Patruljere utanfor Vardøhus og til Kildin mot fribyttarar, ulovleg handel og illegalt fiske. Hente sekretærane frå Island i august. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>4. og 7. juli 1618</b>	Hans Kønning	<i>Markatten</i>	«Vestersøen» under Noreg	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1619</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar			

<b>1. april 1620</b>	Rigsadmiral Albert Skeel Henrik Vind Christen Eriksen Gude Galle	<i>Patientia</i> <i>Spes</i> <i>Fides</i> <i>Gabriel</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Ny ordre til Størort ved Elben i konflikten med Hamburg. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1. april 1620</b>	Peder Kiildsen	<i>Markatten</i>	«Vestersøen» under Noreg til Agdesiden og Viken, ved lite arbeid vidare til farvatnet mellom Bergen og Lindesnes.	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1. april 1620</b>	Johan Mortensen Morits Prins	<i>Jupiter</i> <i>Havhesten</i>	Frå Bergen til Lindesnes, på farvatna ved Nordland og Island	Ordinær sjørøvareskadre/sideoppdrag. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1. april 1620</b>	Erik Urne Niels Hammer	<i>Raphael</i> <i>Neldebladet</i>	Størort ved Elben	Ordinær sjørøvareskadre/sideoppdrag. Ny ordre i konflikten med Hamburg. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>30. april 1621</b>	Henrik Vind	<i>Sorte Rytter</i> + eit anna skip	«Vestersøen» og «Nordsøen»	Forsegla instruks, skulle eigentleg til Russland og patruljere mot ulovleg handel. Sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar og fribyttarar. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>28. mars 1622</b>	Henrik Vind Jørgen Ulfeldt Peder Kiildsen	<i>Fides</i> <i>Jupiter</i> <i>Havhesten</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>1. mai 1622</b>	Enevold Kruse	« <i>Elfsborgske</i> » <i>Hector</i>	Island og Færøyene	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>18. mars 1623</b>	Claus von Bysen	<i>Trost</i>	Noreg, vest for Lindesnes	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>19. april 1623</b>	Jens Munk Jens Vognsen Thimand Clausen Clemens Blomme	« <i>Elfsborgske</i> » <i>Hector</i> <i>Gabriel</i> <i>Havhesten</i> <i>Griben</i>	«Vestersøen» og «Nordsøen», eigentleg til Kolakysten.	Hemntokt mot russarane langs Kolakysten. Forkledd som sjørøvareskadre/sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar. Var i Kildin 11. juli, tilbake i København 5. august. Pengebeløp teke til prise på reisa. Ingen sjørøvarar funne.
<b>20. –21. april 1624</b>	Jens Munk Thimand Clausen	<i>Leoparden</i> <i>Nassov Pris</i>	«Vestersøen» og «Nordsøen», til Vardøhus og Kildin	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>27. april 1624</b>	Claus von Bysen	<i>Trost</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>18. mai 1624</b>	Admiral Staller Kaas Vogn Vognsen Jens Vognsen	<i>Gabriel</i> <i>Havhesten</i> <i>Markatten</i>	«Vestersøen» og «Nordsøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>28. august 1624</b>	Løytnant Jacob Isbrandtsen	<i>Lamprenen</i>	«Vestersøen» under Noreg	Ordinær sjørøvareskadre. Skulle halde auge med illegal utførsel av tømmer. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>17. juni 1625</b> «Elben- eskadren»	Admiral Henrik Vind Ernst Pricker Claus von Bysen Jørgen Orning	<i>Sorte Rytter</i> <i>Raphael</i> <i>Neldebladet</i> <i>Postillionen</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Pest herja eskadren. Skipa kunne ikkje patruljere like lenge som planlagt. Skipa har returnert til København enkeltvis mellom 27. juli og 6. august. Resultat ukjent.
<b>6. mai 1626</b> <b>NY ORDRE:</b> <b>29. mai 1626</b> «Elben- eskadren»	Admiral Jørgen Ulfeldt Underadmiral Ernst Pricker Jacob Isbrandtsen Christoffer Movat Jørgen Orning Tyge Christensen	<i>Svanen</i> « <i>Elfsborgske</i> » <i>Hector</i> <i>Gabriel</i> <i>Markatten</i> <i>Postillionen</i> <i>Griben</i>	Elben «Vestersøen» til Noreg	Skulle førsthindre dunkerkarar i å passere på Elben og angripe desse. Ny ordre 29. mai om å patruljere mot dunkerkarar og fribyttarar ved Noreg. Møtte fribyttareskadre frå Dei spanske Nederlanda som sigla i admiralskap den 31. mai eller den 1. juni. Øydela 6 av skipa og jaga 6 skip på flukt. Tilbake ved Glückstadt ved munninga til Elben 6. juni. Sjå 5.2 Keisarkrigen 1625–1629 og auke i fribyttari, s. 77.
<b>15. mai 1626</b>	Henrik Vind Søren Harboe	<i>Sorte Rytter</i> <i>Fides</i>	Island og mellom Lindesnes og Skagen	To første skip skulle først konvoiere skip frå islandske kompani. Slo seg saman med patruljen nedanfor for å patruljere mellom Lindesnes og Skagen. Resultat ukjent.
<b>20. mai 1626</b>	Thimand Clausen Lucas Henriksen Pros Mund	<i>Flensborg</i> <i>Flyvende Fisk</i> <i>Sælhunden</i>	Mellom Lindesnes og Skagen	Tilbake i København 25.–29. juli. Sigla ut igjen ein månad seinare. Tilbake i København 28. oktober og 1. november. Resultat ukjent.
<b>12. april 1627</b> «Weser- eskadren»	Admiral Henrik Vind Underadmiral Jens Munk Christoffer Movat Lucas Henriksen Søren Harboe Jacob Isebrandtsen	<i>Svanen</i> <i>Hummeren</i> <i>Neldebladet</i> <i>Havhesten</i> <i>Flensborg</i> <i>Griben</i>	Weseren	Ordinær sjørøvareskadre og blokadé. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>4. juni 1627</b> «Elben- eskadren»	Admiral Gabriel Kruse Niels Hammer Steffen Sørensen Peder Kiølsden	<i>Victor</i> <i>Fides</i> <i>Gabriel</i> <i>Postillionen</i>	«Nordsøen» under Noreg og tilbake til Elben	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>12. juni 1627</b>	Ukjent kaptein	Ukjent orlogsskip	Arkhangelsk	Konvoiere Albert Bern sine skip som skulle frakte korn til hæren slik at dei ikkje vart overfalle av sjørøvarar. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>April 1628</b>	Børge Juel Mikkel Mortensen Villum Evertsen	<i>Hector</i> <i>Fides</i> <i>Trost</i>	Under Noreg	Ordinær sjørøvareskadre. Patruljerte fram til slutten av mai. Vart sendt som forsterking til Elben-eskadren. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>20. mai 1629</b>	Samuel Koch frå Newcastle	<i>Samuel</i> , eige skip	«Vestersøen» under Island.	Utlending. Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>4. juni 1630</b>	Kaptein Bastian Ehrling frå Friesland	<i>Lammet</i> , eige skip	«Vestersøen»	Utlending. Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>3. mai 1631</b>	Aksel Movat	<i>Lindormen</i> <i>Fides</i>	«Vestersøen», mellom Island og Færøyene	Ordinær sjørøvareskadre. Skulle krysse fram til 1. juli. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>16. juli 1631</b>	Pros Mund	<i>Svanen</i> <i>Griben</i>	Under Noreg	Ordinær sjørøvareskadre. Skulle patruljere fram til Mortensdag den 11. november. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>7. mai 1632</b>	Admiral Henrik Vind Viseadmiral Pros Mund Verner von Wog Peder Harboe Knud Stensen Oluf Glad Villum Evertsen Marcus Hess Aksel Movat Nikolaus Manley Stenzel von Jasmund Hans Knudsen Cato Gertsen Ove Dal Bøj Festersen	<i>Lindormen</i> <i>Neldebladet</i> <i>Raphael</i> <i>Tre Løver</i> <i>To Løver</i> <i>Lammet</i> <i>Kronfisken</i> <i>Fides</i> <i>Svanen</i> <i>Flyvende Fisk</i> <i>Griben</i> <i>Sælhunden</i> <i>Rosen Galej</i> <i>Flyvende Hjort</i> <i>Vildsvinet</i>	«Vestersøen» under Noreg	Ordinær sjørøvareskadre. Skulle særleg halde auge med fribytтарar frå Dunkerque og hollandske handelsskip. Skulle sigle fram til 1. oktober med mindre han fekk anna ordre. Fire skip i vinterleie i Bergen, resten på Elben. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent. Sjå 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribytтарar på 1630-talet, s. 87.
<b>14. februar 1633</b>	Aksel Movat Børge Juel Oluf Glad Ove Dal	<i>Tre Løver</i> <i>To Løver</i> <i>Kronfisken</i> <i>Kronen Galej</i>	Mellom Noreg og Jylland	Ordinær sjørøvareskadre. Aksel Movat sendt frå Elben til Bergen for å slå seg saman med skipa som hadde overvintra der. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>4. mars 1633</b>	Mikkel Mortensen Villum Evertsen	<i>Raphael</i> <i>Gabriel</i>	Mellom Noreg og Helgoland. Færøyene	Eskadre med hovudoppdrag å konvoiere skip frå Øresund til yttergrensene av «kongens strømme». Sideoppdrag å patruljere mellom Noreg og Helgoland etter konvoiering. Ny instruks i slutten av mars om å proviantere for ein månad ekstra i Flekkerøy og patruljere ved Færøyene. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>23. mars 1633</b>	Holger Rosenkrantz Marcus Hess	<i>Oldenborg</i> <i>Havhesten</i>	Island	Hovudoppdrag å frakte lensherren Holger Rosenkrantz til Island. Sideoppdrag medan lensherren utførte sine plikter å patruljere mot sjørøvarar ved Island. Konvoiere skip frå Islandske kompani på tilbaketuren. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>25. og 31. mars 1634</b>	Admiral Villum Evertsen Viseadmiral Oluf Glad	<i>Raphael Samson Galej</i>	«Vestersøen» under Noreg og Jylland	Ordinær sjørøvareskadre. Dersom dunkerkarar angreip hollandske konvoiar eller motsett skulle dei ikkje blande seg inn. Dei skulle proviantere i Flekkerøy. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>25. og 31. mars 1634</b>	Admiral Daniel Husum Viseadmiral Trond Tejste	<i>Rosen Galej Hjorten Galej</i>	«Vestersøen» under Noreg og Jylland	Ordinær sjørøvareskadre. Dersom dunkerkarar angreip hollandske konvoiar eller motsett skulle dei ikkje blande seg inn. Dei skulle proviantere i Flekkerøy. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>7. april 1635</b>	Mikkel Mortensen	<i>Postillionen</i>	Skagen	Rapport om to fribytтарar i området som tok skip urettmessig ved å vera forkledd som danske skip. Sendt ut for å stoppe dei. Resultat ukjent.
<b>26. juni 1635</b>	Holmadmiral Erik Orning	<i>Patientia Delmenhorst</i>	Under Noreg	Ordinær sjørøvareskadre. Sannsynlegvis på patrulje mot dunkerkarar. Tilbake i København 12. oktober. Resultat ukjent.
<b>11. november 1635</b>	Admiral Aksel Movat Viseadmiral Børge Juel Hans Lydersen Oluf Glad Trond Tejste Otte Jensen Bo Festersen	<i>Fides Svanen Trost Griben Kronen Galej Samson Galej Marstrands Plag</i>	Flekkerøy	Ordinær sjørøvareskadre. Denne og dei to eskadrane nedanfor skulle overvintre på sine respektive plassar. Formålet var å patruljere mot dunkerkarar. Hovudeskadren skulle delast i to under leiing av admiralen og viseadmiralen våren 1636. Dei skulle halde sjøen mellom Noreg og Jylland åtte dagar av gangen. Resultat ukjent.
<b>11. november 1635</b>	Herman Hunemeyer Johan Folkersen	<i>Hummeren Hjorten</i>	Hidra	Ordinær sjørøvareskadre. Patruljere hamnene vestover mellom Flekkerøy og Stavanger mot dunkerkarar. Resultat ukjent.



<b>11. november 1635</b>	Hans Knudsen Johan Adriansen Poul Mickelsen	<i>Gabriel</i> <i>St. Peder</i> <i>St. Oluf Galej</i>	Grimstad	Ordinær sjørøvareskadre. Patruljere hamnene opp mot Tønsberg mot dunkerkarar. Resultat ukjent.
<b>26. mai 1636</b>	Admiral Marcus Hess	<i>Postillionen</i> <i>Flyvende Fisk</i>	Island	Eskadre med hovudoppdrag å visitere engelske sjøfolk i islandske hamner. Sideoppdrag å sjå etter sjørøvarar og halde «kongens strømme» reine. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>26. mai 1636</b>	Holmadmiral Erik Ottesen Kapteinløytnant Claus Lennertsen	<i>Lindormen</i> <i>Kronen Galej</i>	«Vestersøen» og Bergen	Erik Ottesen skulle til Bergen og til Hardanger len for å utføre sine plikter som lensherre. Kapteinløytnanten skulle patruljere mot sjørøvarar og kaperar langs kysten medan Ottesen var oppteken. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>26. mai 1636</b>	Knud Stensen	<i>Oldenborg</i> <i>Raphael</i>	Mellom Island og Færøyene	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>9. og 12. mars 1637</b>	Holmadmiral Erik Ottesen	<i>Sorte Rytter</i> <i>Markatten</i> <i>Marstrands Plag</i> <i>Rosen Galej</i> <i>Samson Galej</i> <i>Kronen Galej</i>	Frå Stavanger til Vardøhus	Eskadren hadde fleire oppdrag. Blant desse var å halde sjøen rein for fribyttarar og dunkerkarar, og å slå ned på ulovleg handel. Ein flåte på 30 hollandske handelsskip vart visitert utanfor Nordmøre, der fire skip vart arrestert. Desse gjorde seg fri med makt. Diplomatisk etterspel. Sjå 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet, s. 91.
<b>18. april 1637</b>	Nicolaus Manley	<i>Raphael</i> <i>Postillionen</i>	Island	Eskadren skulle visitere engelske skip, og halde «kongens strømme» reine for sjørøvarar og fribyttarar. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>23. mars 1638</b>	Kaptein Johan Adriansen	<i>Samson Galej</i>	Skagerrak ved Fladstrand	Ordinær sjørøvareskadre. Patruljere mot dunkerkarar. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.

<b>11. april 1638</b>	Admiral Aksel Movat	Ukjente orlogsskip	«Vestersøen» mellom Noreg og Jylland	Ordinær sjørøvareskadre. Patruljere mot dunkerkarar og andre fribyttarar fram til 29. september
<b>11. april 1638</b> <b>28. april 1638</b>	Ukjente kapteinar	<i>Lindormen</i> <i>Gabriel</i>	Island og Færøyene	Eskadre med hovudoppdrag å frakte lensherren til Island. Deretter krysse i farvatna i påvente av å frakte lensherren tilbake. Skulle særleg halde auge med tyrkarar. Ny forordning 28. april. Berre <i>Gabriel</i> vart sendt til Island. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>17. juni 1639</b>	Mikkel Mortensen	<i>Delmenhorst</i>	Trondheim	Skip sendt ut for å ta nokre fribyttarar som det var rapportert om. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent. Sjå 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet, s. 92.
<b>14. september 1640</b>	Daniel Nielsen Christoffer Højer	<i>Kronen Galej</i> <i>Christians Ark</i>	Elben, mellom Helgoland og Wangerooge.	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1641–1642</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar			
<b>24. juli 1643</b>	Holmadmiral Erik Ottesen	<i>Delmenhorst</i> <i>Snarensvend</i> <i>Hollandsk Fregat</i>	«Vestersøen»	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent.
<b>1643–1651</b>	Ingen eskadre mot sjørøvarar, fribyttarar og kaperar			

<b>Mai 1651</b>	Jørgen Bjørnsen	<i>Graa Ulv</i> <i>Søbladet</i> + <i>Phønix</i> + <i>St. Catarina</i> (defensjonsskip, Skien) + <i>St. Anna</i> (defensjonsskip, Skien)	«Vestersøen» mellom Noreg og Jylland	Ordinær sjørøvareskadre. Skulle forsterkast i juni med tre skip, blant dei to defensjonsskip. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent. Sjå 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet, s. 94.
<b>Mai 1651</b>	Gillis Lennertsen	<i>Haabet</i> , bøjert	Bergen til Nordkapp	Ordinær sjørøvareskadre. Rapport ikkje funne. Resultat ukjent. Sjå 5.4 Dunkerkarplaga og andre fribyttarar på 1630-talet, s. 94.

# Kjeldeliste

## Utrykte kjelder

Det Kongelige Bibliotek i København:

Rodrigo Zamorano: *Compendio del arte de navegar* [http://www2.kb.dk/elib/mss/skatte/verden/53\\_33.htm](http://www2.kb.dk/elib/mss/skatte/verden/53_33.htm)

[Lesedato: 21.05.2016] Notatar frå Jens Munk.

Interkommunalt arkiv Troms (IKAT). Alf Kiils samlinger til nordnorsk historie, Øvrig arkiv, Finnmark 1620–1813, Avskrifter og fotokopier angående Finnmark 1600- og 1700-tallet, særlig handel og fiske, LNR 28.

Rigsarkivet (København), Danske Kanselli, Indlæg til registre og tegnelser samt henlagte sager (Skåne, Sjælland, Fyn, Smålandene og Jylland) 1572–1650, Mikrofilm M-45297.

Rigsarkivet (København), Danske Kanselli, Indlæg til registre og tegnelser samt henlagte sager (Skåne, Sjælland, Fyn, Smålandene og Jylland) 1572–1650, Mikrofilm M-45298.

Riksarkivet (Oslo), Danske Kanselli, Skapsaker, Skap 18, pakke 4–6. RA/EA-4061/F/L0135.

Riksarkivet (Oslo), Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1578–1625. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0001.

Riksarkivet (Oslo), Danske Kanselli 1572–1799, Norske henlagte saker 1626–1640. RA/EA-3023/J/Ja/Jaa/L0002.

## Trykte (og digitaliserte) kjelder

Bergen Historiske Forening 1937: *Skrifter*. Nr. 43. Bergen: J. D. Beyer A/S Boktrykkeri.

Første del av A. M. Wiesener: «Dokumenter og ekserpter til belysning av forhold og personer i Bergen i tiden 1600–99».

Egilsson, Olafur 1741: *En kort Beretning Om De Tyrkiske Søe-Røveres onde Medfart og Omgang, da de kom til Island i Aaret 1627, og der borttoge over 300 Mennesker, ihjelsloge mange, og paa tyrannisk Maade ilde medhandlede dem.* København. Archive.org:  
<https://archive.org/details/EnkortBeretningO000602151v0OlafReyk> [Lesedato: 21.05.2016].

Evans, R. H. 1809: *Hakluyt's Collection of the Early Voyages, Travels, and Discoveries, of the English Nation, Volum 1.* Digitalisert utgåve. Original frå University of California. Digitalisert 30.04.2014. Google Books:  
[https://books.google.no/books?id=EfpAAQAAMAAJ&dq=Hakluyt&hl=no&source=gbs\\_navlinks\\_s](https://books.google.no/books?id=EfpAAQAAMAAJ&dq=Hakluyt&hl=no&source=gbs_navlinks_s) [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1588–1592.*  
København (1908): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1593–1596.*  
København (1910): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1596–1602.*  
København (1913): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1609–1615.*  
København (1916): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1616–1620*  
København (1919): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1624–1626*  
København (1925): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1627–1629*  
København (1929): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1630–1632*  
København (1932): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1635–1636*  
København (1940): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1637–1639*  
København (1944): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kancelliets brevbøger vedrørende Danmarks indre forhold København: 1642–1643*  
København (1957): I kommission hos G.E.C. Gads Forlag, 1885–2005. Lest på «Rigsarkivets Arkivskabte Hjælpemidler» på nett: <https://www.sa.dk/ao-soegesider/other/index-creator/28/17098347/17287765> [Lesedato: 21.05.2016].

*Kong Christian den fjerdes egenhændige breve*. Utgitt ved C. F. Bricka og J. A. Fridericia. Bind III. Archive.org: <https://archive.org/details/kongchristianden03chriuoft> [Lesedato: 21.05.2016].

Michell, Thomas 1997 (1886): «Del III – Vedlegg» i *Historien om den skotske ekspedisjon til Norge i 1612*. Kvam: Jon Selfors, s. 157–209. NB-digital: <http://www.nb.no/nbsok/nb/6019781e6713caf8cdd98939afcb10e2.nbdigital?lang=no#0> [Lesedato: 21.05.2016].

*Norske Rigs-Registrarer: tildeels i Uddrag: 1523-1660, bind I-XII*. Utgitt i tidsrommet 1861-1891. Christiania: Kjeldeskriftfondet. [Lesedato: 21.05.2016].

Digitalarkivet Bokhylla:

[Norske Rigs-Registrarer Fjerde Bind](#) (1870)

[Norske Rigs-Registrarer Sjette Bind](#) (1877)

[Norske Rigs-Registrarer Syvende Bind](#) (1880)

Ólafsson, Jón (1593–1679) 1905: *Islænderen Jon Olafssons oplevelser som bøsseskytte under Christian IV*. København: Gyldendalske Boghandel. I serien *Memoirer og Breve, udgivne af Julius Clausen og P.Fr. Rist*. Archive.org: <https://archive.org/details/memoirerogbreve01clauuoft> [Lesedato: 21.05.2016].

Ólafsson, Jón (1593–1679) 1907: *Jon Olafssons Oplevelser som Ostindiefarer under Christian IV : nedskrevne af ham selv*. København: Gyldendalske Boghandel. I serien *Memoirer og Breve, udgivne af Julius Clausen og P.Fr. Rist*. Archive.org: <https://archive.org/details/memoirerogbrev07clau> [Lesedato: 21.05.2016].

Rothe, Caspar Peter 1754: «Den danske Admiral, Jens Munks Livs og Levnets Beskrivelse: Til største Deelen af hans egenhændige Dage-Bøger, og Resten af andre troværdige Documenter uddragen.» I *Brave danske Mænds og Qvindes berømmelige Eftermæle*. Utgitt ved Casper Peter Rothe. T. II. København. s. 525–554.

## Litteratur

Agnarsdóttir, Anna 2013: «Iceland's 'English Century' and East Anglia's North Sea World». I *East Anglia and its North Sea World in the Middle Ages*, redigert av David Bates og Robert Liddiard. Woodbridge: Boydell Press.

Attman, Artur 1979: *The Struggle for Baltic Markets: Powers in Conflict 1558–1618*. Berlings, Lund: Kungl. Vetenskaps- och Vitterhets-Samhället i Göteborg.

Bagge, Bjørn-Arvid 2012: *Storpolitikk og intriger: Slaget på Vågen i Bergen 1665, dets internasjonale bakgrunn og følger*. Bergen: Bodoni Forlag.

Barfod, Jørgen H. 2004: *Så til søs!; Orlogsflådens søfolk i tiden før 1700*. Forlaget Falcon.

Bellamy, Martin J. 2005: *Christian IV and his Navy: A Political and Administrative History of the Danish Navy, 1596-1648*. Boston, MA, USA: Brill Academic Publishers. Ebrary: <http://site.ebrary.com/lib/tromsoub/detail.action?docID=10234899> [Lesedato: 21.05.2016].

Berger, Marie Nystuen 2016: «Piratverksemd i nord – nokre døme frå Finnmark tidleg på 1600-talet». I *Heimen: Tidsskrift for lokal og regional historie*, nr. 1/2016, bind 53, s. 5–21.

Bjørge, Narve, Øystein Rian og Alf Kaartvedt 1995: *Selvstendighet og union: Fra middelalderen til 1905*. Oslo: Universitetsforlaget.

Bulloch, Douglas 2009: «Fanget av historiske paralleller: Idylliseringen av hodeskaller og korslagte knokler». I *Internasjonal politikk*, årgang 67, nr. 1 s. 101–113. [https://www.idunn.no/file/pdf/33204981/fanget\\_av\\_historiske\\_paralleller.pdf](https://www.idunn.no/file/pdf/33204981/fanget_av_historiske_paralleller.pdf) [Lesedato: 21.05.2016]

Børresen, Jacob 1993: *Kystmakt; Skisse av en maritim strategi for Norge*. Oslo: Cappelen/Europa-programmet.



Cooper, J. P. 1970: «Sea-power». I *The New Cambridge Modern History, Volume IV; The Decline of Spain and the Thirty Years War 1609–48/59*. Red: J. P. Cooper. Cambridge: Cambridge University Press. s. 226–238.

Dalgård, Sune 1956: «Østersø, Vestersø, Nordsø: Dominium maris Baltici & maris Septentrionalis 1638». I *Historisk Tidsskrift*, Bind 11, rekke 5. s. 295–320.

[http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/hto/hto\\_11rk\\_0005-PDF/hto\\_11rk\\_0005\\_79322.pdf](http://img.kb.dk/tidsskriftdk/pdf/hto/hto_11rk_0005-PDF/hto_11rk_0005_79322.pdf)

[Lesedato: 21.05.2016].

*Danmarks krige 2013*: Utstillingskatalog gitt ut av Statens Forsvarshistoriske Museum, København.

*Dansk biografisk Lexicon: tillige omfattende Norge for Tidsrummet 1537–1814*. Redigert av C. F. Bricka (1887–1905). Første utgåve, 19 bind. København: Gyldendalske Boghandels Forlag. Digital faksimileutgåve: <http://runeberg.org/dbl/> [Lesedato: 21.05.2016].

[II. Bind. Beccau - Brandis](#)

[VI. Bind. Gerson - H. Hansen](#)

[VIII. Bind. Holst - Juul](#)

[X. Bind. Laale - Løvenørn](#)

[XII. Bind. Münch - Peirup](#)

[XIV. Bind. Resen - Saxtrup](#)

[XVI. Bind. Skarpenberg - Sveistrup](#)

[XVIII. Bind. Ubbe - Wimpffen](#)

Davis, Robert C. 2003: *Christian Slaves, Muslim Masters: White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast, and Italy, 1500–1800*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Earle, Peter 2004: *The Pirate Wars*. London: Methuen Publishing.

Erslev, Kristian 1885: *Danmark-Norges Len og Lensmænd 1596–1660*. København: Hoffensberg & Traps. Archive.org: <https://archive.org/details/danmarknorgeslen00ersl> [Lesedato: 21.05.2016].

Feldbæk, Ole 1992: *Konvoj*. København: Orlogsmuseet.

Frost, Robert I. 2000: *The Northern Wars: War, State and Society in Northeastern Europe, 1588–1721*. Harlow: Longman.

Frostad, Magne 2014: «Ramsalte ran og drap». I *Ottar: Rett og rettshistorie(r) fra Nord-Norge og havet utenfor Tromsø*, gitt ut av Tromsø Museum – Universitetsmuseet, nr. 2, vol. 300.

Fuglestad, Finn 2004: *Fra Svartedauden til Wienerkongressen: Den vesterlandske kulturkretsens historie 1347–1815 i et globalt sammenliknende perspektiv*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag.

Garde, Hans Georg 1832: *Efterretninger om den danske og norske Søemagt: Bind 1*.

København: Udgiverens forlag. Google Books:

<https://books.google.dk/books?id=9a8MAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=Efterrentninger+om+den+danske+og+norske+s%C3%B8emagt&hl=da&sa=X&ei=Wf7PUp-IJsfm7AbLwICwBw#v=onepage&q&f=false> [Lesedato: 21.05.2016].

Garde, Hans Georg 1861: *Den dansk-norske Sømagts Historie 1535–1700*. København: B. Lunos Bogdrykkeri/Den danske historiske forening. NB Digital:

<http://www.nb.no/nbsok/nb/b0067e98b2b9393444a835b1e52db165.nbdigital?lang=no#/>

Archive.org: <https://archive.org/details/dendansknorskes00garduoft> [Felles lesedato: 21.05.2016].

Gjeruldsen, Ole Henrik 2002: «Defensjonsskipsordningen i Norge 1630–1704». I

*Forsvarsmuseets småskrift nr. 28*. Oslo: Forsvarsmuseet.

Grosjean, Alexia 2003: *An Unofficial Alliance: Scotland and Sweden 1569–1654*.

Leiden/Boston: Brill.

Gustafsson, Harald 1998: «The Conglomerate State: A Perspective on State Formation in Early Modern Europe». I *Scandinavian Journal of History*, Vol 23. (3–4), s. 189–213. DOI:

10.1080/03468759850115954.

Hagen, Rune Blix 2001: «James I, konge i Tåkeland. En rystende fortelling om utsøkt djevleskap rundt et fyrstebryllup i Oslo 1589». I *Fyrster i Tåkeland*, redigert av Terje Emberland og Arnfinn Pettersen. Oslo: Humanist Forlag.

Hagen, Rune Blix 2004: «Kong Christian IVs tokt til det ytterste nord i 1599 – Bakgrunn og konsekvenser». I *Kongens reise til det ytterste nord: Dagbøker fra Christian IVs tokt til Finnmark og Kola i 1599*, redigert av Rune Blix Hagen og Per Einar Sparboe. Tromsø: Universitetet i Tromsø/Ravnetrykk.

Hagen, Rune Blix og Per Einar Sparboe (red.) 2004: *Kongens reise til det ytterste nord; Dagbøker fra Christian IVs tokt til Finnmark og Kola i 1599*. Tromsø: Universitetet i Tromsø/Ravnetrykk.

Hagen, Rune Blix 2015: *Ved porten til helvete: Trolldomsforfølgelse i Finnmark*. Oslo: Cappelen Damm.

Hansen, Lars Ivar 1985: «Innledning ved Lars Ivar Hansen» i *Major Peter Schnitlers grenseeksaminasjonsprotokoller 1742–1745, bind III*. Oslo: Kjeldeskriftfondet.

Hansen, Lars Ivar 1990: *Handel i nord: Samiske samfunnsendringer ca. 1550–ca. 1700*. Tromsø: Universitetet i Tromsø, Doktorgradsavhandling.

Hansen, Lars Ivar og Bjørnar Olsen 2004: *Samenes historie: fram til 1750*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag.

Hansen, Thorkild 1966: *Jens Munk*. Oslo: Gyldendal.

Helgason, Þorsteinn 1997: «Historical narrative as collective therapy: The case of the Turkish raid in Iceland». I *Scandinavian Journal of History*, Vol. 22. (4), s. 275–289. DOI: 10.1080/03468759708579357. <http://dx.doi.org/10.1080/03468759708579357>

Helland, Amund 1906: *Norges land og folk: topografisk-statistisk beskrevet: topografisk-statistisk beskrivelse over 20 D.2: Finmarkens amt: Befolkning og historie*. Kristiania: Aschehoug. NB-digital:  
<http://www.nb.no/nbsok/nb/204013bedf2e5d386e86fc01fd82b87f.nbdigital?lang#0>  
[Lesedato: 21.05.2016].

Hetland, Ingebrigt 2008: *Norske pirater og sjørøvere*. Oslo: Pantagruel forlag.

Holm, Terje H. 2000: «Del 2: Krig, provins og helstat». I *Norsk forsvarshistorie; Bind 1; Krigsmakt og kongemakt 900–1814*, av Geir Atle Ersland og Terje H. Holm. Bergen: Eide Forlag.

Hutchinson, Alan 2014: «Del 5 Lavkonjunktur og nedgangstider i fiskeriene ca. 1600–1720». I *Norsk fiskeri- og kysthistorie Bind I: Fangstmenn, fiskerbønder og værfolk: Fram til 1720*, hovudredaktør Nils Kolle og bindredaktør Alf Ragnar Nielssen. Bergen: Fagbokforlaget.

Israel, Jonathan I. 1989: *Dutch primacy in World Trade 1585–1740*. Oxford: Clarendon Press.

Ittersum, Martine Julia 2009: “Preparing *Mare liberum* for the Press: Hugo Grotius’ Rewriting of Chapter 12 of *De iure praedae* in November-December 1608”. I *Property, Piracy and Punishment: Hugo Grotius on War and Booty in De iure praedae – Concepts and Contexts* redigert av Hans W. Blom. Leiden/Boston: Brill.

Jónsson, Már 2009: «Denmark-Norway as a Potential World Power in the Early Seventeenth Century» i *Itinerario*, volum 33, nr.2/2009, s. 17–27. DOI: 10.1017/S0165115300003077.

Kiil, Alf 1940: *Nordlandshandelen i det 17. Århundre*. Svorkmo: Svorkmo Prenteverk.

Kjeldstadli, Knut 1999: *Fortida er ikke hva den engang var: en innføring i historiefaget*. Oslo: Universitetsforlaget.

Knutsen, Gunnar W. 2013: *Religionskrig i Europa 1450–1700*. Oslo: Cappelen Damm.

Konstam, Angus 2008: *Piracy: The Complete History*. Oxford: Osprey Publishing.

Leira, Halvard og Benjamin de Carvalho 2010: «Privateers of the North Sea: At Worlds End – French Privateers in Norwegian Waters». I *Mercenaries, Pirates, Bandits and Empires: Private Violence in Historical Context*, redigert av Alejandro Colás og Bryan Mabee. London: Hurst & Company.

Linaa, Jette 2012: «In Memory of Merchants; The Consumption and Cultural Meetings of Immigrants in Early Modern Elsinore». I *Across the North Sea: Later Historical Archaeology in Britain and Denmark, c. 1500–2000 AD*, redigert av Henrik Harnow, David Cranstone, Paul Belford og Lene Høst-Madsen. Odense: Syddansk Universitetsforlag.

Lind, Hans Daniel 1889: *Kong Kristian den fjerde og hans mænd paa Bermerholm*. København: Gyldendalske Boghandel.

Lockhart, Paul Douglas 1992: «Denmark and the Empire: A Reassessment of Danish Foreign Policy under King Christian IV». I *Scandinavian Studies*, Vol. 64, nr. 3, s. 390–416.

Lunden, Kåre 1972: *Økonomi og samfunn; Synspunkt på økonomisk historie*. Oslo: Universitetsforlaget.

Lunsford, Virginia W. 2005: *Piracy and Privateering in the Golden Age Netherlands*. New York: Palgrave Macmillan.

Løyland, Margit 2012: *Hollendartida i Norge 1550–1750*. Oslo: Spartacus forlag.

Molaug, Svein 1989: «Norsk sjøfart på 1600-tallet», s. 161–216. I *Norsk sjøfart: bind 1*, redigert av Brit Berggreen, Arne Emil Christensen og Bård Kolltveit. Oslo: Dreyer forlag.

Mortensøn, Ole 1995: *Renæssansens fartøjer: sejlads og søfart i Danmark 1550-1650*. Rudkøbing: Langelands Museum.

Moseng, Ole Georg, Erik Opsahl, Gunnar I. Pettersen og Erling Sandmo 2003: *Norsk historie II: 1537 – 1814*. Oslo: Universitetsforlaget.

Murdoch, Steve 2010: *The Terror of the Seas?: Scottish Maritime Warfare 1513–1713*, Vol. 58, History of Warfare. Leiden: Brill.

Nedkvitne, Arnved 1988: «*Mens Bønderne seilte og Jægterne for*»: *Nordnorsk og vestnorsk kystøkonomi 1500–1730*. Oslo: Universitetsforlaget.

Nielsen, Jens Petter 1990: *Altas historie: Bind 1: De glemte århundrene 1520–1826*. Alta: Alta kommune.

Nielsen, Per 1997: *Flåden og Dansk Vestindien: Den danske flådes togter til Caribien 1671–1917*. Utgitt av Forlaget Marinehistoriske Skrifter og Dansk Vestindisk Selskab. Trykt av Orlogsmuseet og ABC tryk.

Niemi, Einar 2012: «Hekseprosesser og økonomi». *Ottar: Heksebrenning i nord*, gitt ut av Tromsø Museum – Universitetsmuseet, nr.5, vol. 293.

Nilsen, Halkild 1966: *Bergensernes handel på Finnmark i eldre tid: Et bidrag til Bergens og Finnmarks handelshistorie*. Oslo: Universitetsforlaget.

Olesen, Jens E. 2012: «Christian IV. og den dansk-svenske magtkamp ca. 1620–1648». I *Svärdet, ordet og pennan – kring människa, makt och rum i nordisk historia: Festskrift till Nils Erik Villstrand 24 maj 2012*. Redigert av Christer Kuvaja og Ann-Catrin Östman. Historiska Samfundet i Åbo XII, s. 97–120.

Olrik, Jørgen 1903: *Borgerlige hjem i Helsingør for 300 aar siden*. København: Gad/Østifternes historisk-topographiske Selskab.

Oset, Hans Petter 2010: *Den dansk-norske Flåten 1510–1814: "Flåden" 500 år: Dansk jubileum av norsk interesse*. Horten: Marinemuseet.

Palmer, R. R., Joel Colton og Lloyd Kramer 2007 (10. utgåve): *A History of the Modern World; To 1815*. Boston mfl.: McGraw-Hill.

Parker, Geoffrey 1984: *The Thirty Year's War*. London, Boston, Melbourne og Henley: Routledge & Kegan Paul.

Patrouch, Joseph F. 2013: «'Bella gerant alii.' Laodamia's Sisters, Habsburg Brides: Leaving Home for the Sake of the House». I *Early Modern Habsburg Women: Transnational Contexts, Cultural Conflicts, Dynastic Continuities*, redigert av Anne J. Cruz og Maria Galli Stampino. Farnham: Ashgate Publishing Ltd.

Pedersen, Laurits 1926: *Helsingør i Sundtoldstiden 1426–1857: 1: Stedshistorie*. København: Nyt Nordisk forlag.

Pedersen, Laurits 1929: *Helsingør i Sundtoldstiden 1426–1857: 2: Tidshistorie*. København: Nyt Nordisk forlag.

Pennell, C. R. 2001: «Introduction: Brought to Book: Reading about Pirates». I *Bandits at Sea: A Pirates Reader*, redigert av C. R. Pennell. New York/London: New York University Press.

Probst, Niels M. 1996: *Christian 4.s flåde*. I serien *Marinehistorisk Selskabs skrifter* (nr. 26). København: Gyldendal.

Rian, Øystein 1997: *Danmark-Norge 1380–1814: Bind II: Den aristokratiske fyrstestaten 1536–1648*. Oslo: Universitetsforlaget.

Rogoziński, Jan 1996: *Pirates!: Brigands, Buccaneers, and Privateers in Fact, Fiction, and Legend*. New York: Da Capo Press.

Schreiner, Johan 1933: *Nederland og Norge 1625–1650: Trelastutførsel og handelspolitikk*. Skrifter utgitt av Det Norske Videnskaps-Akademi i Oslo. Oslo: I kommisjon hos Jacob Dybwad.

Steinbakk, Anniken 2014: *Fra Mare Nostrum til Mare Liberum: En studie av konflikten mellom Danmark-Norge og England i perioden 1553–1625*. Tromsø: UiT Norges arktiske universitet, masteroppgave. <http://hdl.handle.net/10037/7661> [Lesedato: 21.05.2016].

Teige, Ola 2010: «Priser, profitt og nøytralitet: Kaperfarten i Norge under den store nordiske krig, 1709 – 1720». *Sjøfartshistorisk årbok 2010*, redigert av Tore L. Nilsen og Atle Thowsen. Bergen: Stiftelsen Bergens sjøfartsmuseum.

Theutenberg, Bo Johnson 1984: «Mare Clausum et Mare Liberum». I *Arctic*, vol 37, nr. 4, *Unveiling the Arctic*, s. 481–492. <http://www.jstor.org/stable/40510310>. [Lesedato: 21.05.2016].

Thomson, William P. L. 2008, tredje utgåve: *The New History of Orkney*. Edinburgh: Birlinn.

Veluwenkamp, J. W. 1995: «The Murman Coast and the Northern Dvina Delta as English and Dutch Commercial Destinations in the 16th and 17th Centuries». I *Arctic*, vol 48, nr. 3, *Man and the Barents Sea Ecosystems*, s. 257–266. <http://www.jstor.org/stable/40511660> [Lesedato: 21.05.2016].

Villiers, Patrick 2005: «Privateering and North Sea Conflict, c.1500–1715» I *Bridging Troubled Waters: Conflict and Co-operation in the North Sea Region since 1550*, redigert av David J. Starkey og Morten Hahn-Pedersen. Esbjerg: Fiskeri- og Sjøfartsmuseets Studierie, nr. 17.

Width, Trygve 1945: *Sjørøvere*. Bergen: John Griegs forlag. NB Digital: <http://www.nb.no/nbsok/nb/f9c9d7b472ee874a1afb5f805e8750c6.nbdigital?lang=no#0> [Lesedato: 21.05.2016].

Willan, T. S. 1956: *The Early History of the Russia Company: 1553–1603*. Manchester: Manchester University Press

Wolke, Lars Ericson 2014: *Kapare och pirater i Nordeuropa under 800 år: cirka 1050-1856*. Lund: Historiska media.



## Nettressursar

Bratberg, Terje 2009, 16. april: «Galle: norsk adelsslekt». I *Store norske leksikon*. Henta 21. mai 2016 fra [https://snl.no/Galle%2Fnorsk\\_adelsslekt](https://snl.no/Galle%2Fnorsk_adelsslekt). [Lesedato: 21.05.2016].

Hegge, Per-Egil 2015: «Sikkerhetisering». *Aftenposten: Kultur*. Nettartikkel publisert 22.11.2016. <http://www.aftenposten.no/kultur/Sikkerhetisering-20074b.html> [Lesedato: 21.05.2016].

Lind, Gunner E.: «Den Polsk-svenske Krig 1599–1629». I *Den Store Danske*. Henta 22. mai 2016 frå [http://denstoredanske.dk/Geografi\\_og\\_historie/Norge\\_og\\_Sverige/Sverige\\_1523-1809/Den\\_Polsk-svenske\\_Krig\\_1599-1629](http://denstoredanske.dk/Geografi_og_historie/Norge_og_Sverige/Sverige_1523-1809/Den_Polsk-svenske_Krig_1599-1629)

Thorsnæs, Geir 2016, 5. april: «Skien». I *Store norske leksikon*. Henta 21. mai 2016 fra <https://snl.no/Skien>.

Weidling, Tor Ragnar 2012, 12. desember: «Stattholdere og visestattholdere i Norge 1572–1873». I *Store norske leksikon*. Henta 21. mai 2016 frå [https://snl.no/Stattholdere\\_og\\_visestattholdere\\_i\\_Norge\\_1572%E2%80%931873](https://snl.no/Stattholdere_og_visestattholdere_i_Norge_1572%E2%80%931873).

«Bestalling». (2013, 15. oktober). I *Store norske leksikon*. Henta 2. juni 2016 frå <https://snl.no/bestalling>.

«Boi». (2009, 14. februar). I *Store norske leksikon*. Henta 21. mai 2016 frå <https://snl.no/boi>.

«Freebooter, n.»: *Oxford English Dictionary Online*. Mars 2016. Oxford University Press. <http://www.oed.com/view/Entry/74384> [Lesedato: 22.05.2016].

«Istanbul». (2016, 29. mars). I *Store norske leksikon*. Henta 21. mai 2016 frå <https://snl.no/Istanbul>.

«Kaliko». (2009, 14. februar). I *Store norske leksikon*. Henta 21. mai 2016 frå <https://snl.no/kaliko>.

«Orlog»: *Ordbog over det danske Sprog* 1934: Bind 15. Henta frå <http://ordnet.dk/ods/ordbog?query=orlog&tab=rel> [Lesedato: 22.05.2016].

«Pink». (2009, 14. februar). I *Store norske leksikon*. Henta 3. juni 2016 frå <https://snl.no/pink>.

«Prise». (2011, 4. november). I *Store norske leksikon*. Henta 1. juni 2016 fra <https://snl.no/prise>.

*Lokalhistoriewiki*: «Skien». Oppdatert siste gong 25. juni 2015, kl. 10.23 av [Hans Cappelen](#). <https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Skien> [Lesedato: 22.05.2016]

*Wikipedia*: «Charles de Ligne, 2nd Prince of Arenberg». Oppdatert siste gong 12. april 2016, kl. 04.23. [https://en.wikipedia.org/wiki/Charles\\_de\\_Ligne,\\_2nd\\_Prince\\_of\\_Arenberg](https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_de_Ligne,_2nd_Prince_of_Arenberg) [Lesedato: 21.05.2016]

*Wikipedia*: «Jan Mendoses». Oppdatert siste gong 29. februar 2016, kl. 18.09. [https://en.wikipedia.org/wiki/Jan\\_Mendoses](https://en.wikipedia.org/wiki/Jan_Mendoses) [Lesedato: 21.05.2016].

*Wikipedia*: «List of governors of the Habsburg Netherlands». Oppdatert siste gong 24. oktober 2015, kl. 14.08. [https://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_governors\\_of\\_the\\_Habsburg\\_Netherlands](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_governors_of_the_Habsburg_Netherlands) [Lesedato: 21.05.2016].

Tata Chemicals North America ©: Kart over Europa: [http://www.tatachemicals.com/north-america/our\\_company/images/na\\_map\\_small02%20distribution.gif](http://www.tatachemicals.com/north-america/our_company/images/na_map_small02%20distribution.gif) [Nedlastingsdato: 26.04.2016. Siste lesedato: 22.05.2016]