

Vardø – Kongens by i Nord

Marinetoktet nordøstover i 1599 – Bakgrunn, forløp og betydning

Av *Rune Blix Hagen*, historiker, UiT Norges arktiske universitet

Trykt i *Vardø by 230 år. Byen i våre hjerter. Årbok for Vardø 2019*, s. 27-43.

Det var brennaktuelle utenrikspolitiske og økonomiske motiver i forbindelse med statlig ekspansjon i usikre grenseområder som lå bak den unge dansknorske kongen Christian IV (1577-1648) store orlogstokt til nordområdene noen vår og sommermåned i 1599. Den 19 år gamle Christian IV hadde formelt overtatt styret av Danmark-Norge i 1596. Hans første større utenrikspolitiske sakskompleks ble å sikre herredømmet over kystterritoriet. Selve kystvaktekspedisjonen skulle legge forholdene til rette for at Vardø skulle bli unionskongens viktigste by i nord og være spydspissen for utøvelse av regimets nordområdepolitikk.

Vel fire hundre og tjue år etter har bakgrunnen for marinetoktet mot nordøst fortsatt en forbausende samtids aktualitet når det gjelder ressursforvaltningen i nordområdene, grensekonflikter, havrett og minst i forhold til militær opprustning. Imperiekongens forsøk i 1599 på å etablere en interessesfære over det enorme havarealet i nord la langt på vei de grunnleggende premissene for senere tiders geopolitikk, havrettskonvensjoner og forvaltning av omstridte havstrekninger. Kongens plan mot slutten av 1500-tallet var å gjøre Vardø til det viktigste stedet for effektiv utøvelse av denne ekspansive politikken.

Rivaliseringen om det høye nord

Mot slutten av 1500-tallet sto den nye monarken Christian IV og hans danske riksråd overfor en rekke utfordringer i den nordligste delen sitt langstrakte rike. Dilemmaet besto i at verken kongen selv eller hans nære medarbeidere var sikker på hvor langt monarkens arveland faktisk strakte seg mot nord og øst. Flere utfordringer sto på agendaen og presset på for å få en løsning.

Utenrikspolitisk kan vi snakke om tre faktorer knyttet til Russland, Sverige og sentrale vesteuropeiske sjøfartsnasjoner. Konflikten dreide seg om hvem som skulle ha territorielt herredømme og suverenitet over uklare grensesoner til lands og, ikke minst, til havs. Geografisk sett var det tale om et voldsomt stort område som var umåtelig viktig med hensyn til handel, ressursgrunnlag og i sikkerhetspolitisk sammenheng. Et enkelt karakteristiske utsagn for den betente og uavklarte situasjonen i Nordområdene finner vi i en av de to dagbøkene som ble ført under marinetoktet i 1599.

«På fastlandet, omtrent to mil fra Kildin, ligger byen Malmis. Den ligger ved en stor elv som renner ut i havet ved Kildin. I gamle dager ble byen kalt for Kola etter et stort, høyt berg som skiller Norge fra Russland. For ikke så lang tid siden hørte Kola til Norge, men ved forsømmelser av de danske og norske befalingsmenn har russerne kunnet bemektige seg området. Russerne har deretter forandret navnet til Malmis». ¹

Det er den øverste sekretær i Det danske kanselli, diplomaten Sivert Grubbe (1566-1636) som skriver dette. Bemerkningen er innført 19. mai 1599 da Grubbe sammen med andre prominente herrer fra København befant seg på kysten av Kola-halvøya og hadde gått i land på øya Kildin. Russerne var altså i ferd med å tilegne seg suverenitet over det den dansknorske kongen mente var hans arveland. Kongens og hans menn var allerede blitt gjort oppmerksom på den russiske framrykningen i nord. Noe av bakgrunnen for å seile nordover med de fremste krigsskipene i den dansknorske marinen finner vi nettopp i tidligere mottatte etterretningsrapporter omkring farene fra nordøst.

I 1598 hadde det kommet flere illevarslende meldinger fra kongens mann i Finnmark. Lensinnehaveren, den danskfødte Hans Olsen Koefoed, rapporterte med tydelig uro til kanselliet i København at den nye Tsaren gjennom sin fullmektig i Lappland hadde latt seg hylle av folkene i området, både av karelere og samer. «Vår nådige herre,» fortsetter Koefoed, «har verken latt seg hylle av nordmenn eller finner som bor her i Vardøhus len eller Finnmarken. Dette tar mange anstøt av. Iblant viser noen også motvilje idet de hevder at dersom hans Kongelig Majestet anså dem som sine undersåtter, da ville de ha fått brev om hylling som andre innbyggere av Norges rike. Hvem som skal tillegges denne forsømmelsen, må Gud vite». ²

Men det var ikke bare russere som tok seg til rette i nordområdene. Svenskene presset på for å få tilgang til kysten av det de kalte Vestersjøen, som omfattet store deler av kysttrekningen sammen med de mange fjordarmene i Nord-Norge. Den tredje utfordringen lå i at engelskmenn, skotter, hollendere og franskmenn seilte med store handelsskuter tvers gjennom det kongen oppfattet som norske havområder og til et ekspanderende lukrativ handelsmarked ved Kvitsjøen. Mange av handelsskutene unngikk bevisst å betale avgift og seilingstillatelse i Vardø slik kongen i København krevde. Monarkens politikk var å gjøre Bussesundet mellom fastlandet og Vardø til et slags tollinnbringende Øresund i nord. Det er først og fremst omstendighetene rundt den spente utenrikspolitiske situasjonen som førte til at kongen tok saken i egne hender og seilte nordover med det beste og meste av marinefartøyer Danmark-Norge kunne stille med mot slutten av 1500-tallet.

I kjølvannet av denne storpolitiske agendaen fulgte et spørsmål av mer innenrikspolitisk betydning, nemlig sentralmaktens forhold til samene – urfolket som holdt til i de meste betente områdene for usikre grenser på Nordkalotten. I hele den kritiske perioden fra slutten av 1500-tallet og begynnelsen av 1600-tallet brukte myndighetene statsmaktens skattleggingsrett overfor samene for å grunnlegge kravene om overhøyhet over landområder. Det var altså sentralmaktens rettigheter og kontroll over bestemte undersåtter som utgjorde argumentasjonsgrunnlaget for territoriale høyhetskrav. Statsmaktens landnåm innover fjord- og innlandsområder betydde en sterkere integrasjon av samiske bosettingsstrøk i det dansk-norske rike og en begrensning i urfolkets bruk av tidligere fellesområder. Kolonisering av samiske utnyttelsesområder med det formål å innlemme dem i den dansk-norske sfære ble et sentralt statsanliggende på denne tiden. I forbindelse med av Sveriges ekspansjonsiver mot nordkysten og skattelegging av «danske» samer ble grensekonfliktene nærmest akutt særlig etter 1595.

Vi kan med andre ord avdekke et innviklet sakskompleks av så vel utenrikspolitisk som innenrikspolitisk karakter som omslutter 1599-ekspedisjonen både under selve gjennomføringen og i tiden før og etter. I ettertid har rivaliseringen i nord blitt rubrisert under betegnelsen *Nordkalottkonflikten* i tidlig nytid.³ Sentralt i håndteringen av disse utfordringene sto Vardø som var tiltenkt rollen som en lokal bastion for praktisk løsning av konfliktene.

Nordkapp-ruten mot øst

Christian IV og det danske riksrådet i København måtte forholde seg til en aggressiv og ekspansiv nordområdepolitikk fra den svenske kongen og den russiske tsaren. De europeiske landenes livlige og økende trafikk, med handel, fiske, polarekspedisjoner og etter hvert hvalfangst i nord, representerte alvorlige utfordringer for en statsleder som så på havområdet mellom Norge og Grønland som sitt domene. De omfattende og ofte sprikende delene av den dansk dominerte staten skulle holdes sammen og gjøre Christian IV til en europeisk imperiekonge av betydning.

Trykket og spenningene i Barentshavet fikk kongen til å investere betydelige ressurser i marinen. Tallet på kampdyktige krigsskip ble økt gjennom et målbevisst restaurerings- og nybyggingsprogram. Det var flåten som først og fremst holdt sammen det vidstrakte dansk-norske imperiet, og den ble stadig viktigere etter hvert som de ytre delene av fyrstestaten kom under press fra konkurrerende stater.⁴

Murmankysten på Kola hadde lenge vært isolert uten særlig kontakt med resten av det russiske riket. Russere fra Kvitsjøen, pomorene, drev fiske her. Det gjorde også Kolahalvøyas

samiske befolkning, som om sommeren dro ned til kysten. En engelsk polarekspedisjon i 1553 var begynnelsen på den såkalte Nordkapp-ruten, som etter hvert førte til opprettelse av kommersielle handelsforbindelser mellom England og Russland langs en nordlige sjøvei.⁵ Rundt midten av 1550-åra begynte engelskmenn og skotter i handelsøyemed å seile på de isfrie småhamnene ved Karelstranden og *Pomorje*, det vil si landet langs havet fra øst i Varangerfjorden og fram til Dvinas utløp i Kvitsjøen. Handelsmenn fra London anla tidlig en engelsk koloni i Kholmogory (Dvinabyen) før russerne etablerte den store eksportthavnen Novo-Kholmogory - i 1613 fikk havnebyen navnet Arkhangelsk.

Fra 1560-årene kom flamlendere og hollendere gradvis med i handelen på Nord-Russland. London-kjøpmenn dannet i 1555 Muscovy Company, mens et hollandsk arktisk handelskompani så dagens lys i 1577. Handelsfolk fra begge land var på utkikk etter alternative ruter til Russland for å slippe fordyrende innblanding fra svensker, polakker og tyskere (Hansa-forbundet) i Østersjøen. Den nordlige handelsvei betydde dessuten at man unngikk den danske Øresundstollen. Rapporter til København i 1576 kunne berette om en livlig trafikk med opptil 30 skip fra forskjellige land i de nordlige farvannene.⁶

Vi kan tale om to hovedtyper av økonomisk virksomheten knyttet til handelen på Nord-Russland. Vareutvekslingen kom først i gang langs kysten av Kolahalvøya, der den inngikk som en del av den regionale kystøkonomien. Kjøpmenn fra de sjøfarende vesteuropeiske stormaktene kom ofte til sommermarkedene på Fiskerhalvøya og Kildin for å handle med samer, nordmenn, russere og karelere. Her kunne de bytte vin, salt og tekstiler mot torsk, laks, tran og skinnprodukter. Skutene som kom til Murmankysten kombinerte gjerne ordinært fiske med et visst varebytte.⁷ Siden området befant seg i en geografisk gråsone, kunne skip som ikke tilhørte det mektige Muscovy Company, med en viss rett operere her uten å komme i konflikt med kompaniets monopolbestemmelser og privilegier. Langs Murmankysten finner vi da også handels- og fiskefartøy fra andre engelske byer enn London. Det gjelder i særlig grad seilingsfartøy fra provinsbyen Hull som med sine mange handelsmenn var en lei konkurrent for det monopolistiske londonkompaniet. De fem engelske skipene som kongen beslagla under toktet i 1599, var alle fiskeskuter og mindre handelsbåter fra Hull.

Forholdet til Russland og Sverige

Som en følge av den økende interessen for den nordlige sfære gjennomgikk Kolahalvøya en viss russisk kolonisering i løpet av andre halvdel av 1500-tallet. Tsaren la opp til et økt aktivitetsnivå for å fremme sin tilstedeværelse i nord. Russerne bygde havner, anla byer og la forholdene til rette for religiøs utfoldelse med blant annet oppføring av klosterbygg. En egen

kommandant - *vojevoden* - over russisk Lappland fikk beskjed om å bosette seg i Malmis (Kola by). Etter at danskene hadde sendt et kystvaktoppsyn til Nord-Russland i 1582 og beslaglagt handelsskip, klagde tsar Ivan IV Groznyj (den grusomme) til Fredrik II. I følge tsaren hadde danskene på røveres vis overfalt utlendinger som seilte i hans rike. I 1583 erklærte Ivan at Kola var hans arveland.

Utover 1580-årene økte handelstrafikken på Nord-Russland betydelig i omfang. Dette kom som en konsekvens av at svenskene tok fullstendig kontroll over handelsveien mellom Vest-Europa og Russland gjennom Østersjøen. For å imøtekomme den økende trafikken langs nordveien, anla russerne Arkhangelsk midt mellom klostrene St. Michael og St. Nicholas i 1584. Dermed ble det nødvendig for det dansk-norske regimet å reagere med sterkere besluttsomhet enn tidligere. Makt bak kravene kom det imidlertid først da den unge kong Christian IV avløste riksrådets formynderstyre i juni 1596. Den nokså forsiktige diplomatiske tautrekkingen mellom Fredrik II og Ivan IV Groznyj i 1570- og 1580-årene ble nå løftet opp på et langt mer politisk brennbart nivå. Bare noen uker før fellesflåten la ut fra København i april 1599, innlöp det etterretningsrapport fra lensmannen på Vardøhus om at tsaren hadde sendt militære tropper til Kola by. 1599-flåten var altså forberedt på militær konfrontasjon og var i høyeste grad utrustet for formålet.

Sverige var de siste tiårene av 1500-tallet i ferd med å utvide sin skattlegging og sine grenser til fjordstrøkene i Nord-Norge. I det vidstrakte området reiste svenske fogder rundt og skattla kystsamene. Landets ekspansjonsiver virket stadig mer utfordrende og truende på den dansknorske kronens interesser på Nordkalotten. I 1597 fikk den unge Christian IV presentert et kart som virkelig fikk han til å se alvorret i situasjonen.. «Landtavlen» over Skandinavia var utformet av den framtreddende hollandske kartografen *Jodocus Hondius* (1563-1612). På kartet hadde Sverige fått det nordlige endepunkt for sine grenser flyttet fra Bottenviken og helt fram til Varangerfjorden. Dermed så det ut som om landet hadde opprettet en korridor mellom Russland og Norge fram til havet.

Kongen fikk satt i gang undersøkelser som skulle frambringe informasjon om hva «den onde nabo» hadde av paner for å få tilgang til Ishavet. Undersøkelsene brakte på det rene at russerne hadde overdratt sin del av sameskatten til Sverige. Illevarslende rapporter om pågående svenske skatteinnkrevningstokter og framrykking mot kysten i nord krevde mottrekk. *Boris Godunov*, tsar i den moskovittiske staten fra 1597/98 og arkitekt bak den russiske lapplandspolitikken, hevdet på sin side at russerne aldri hadde avstått sin skatterett over urfolket til Sverige. Situasjonen var med andre ord både kaotisk og uoversiktlig. ⁸

Russerne fortsatte deler av sin skatteoppkrevning overfor kystsamene fram til 1602, da det dansk-norske riksstyret satte endelig stopp for den. Dette ble så endelig slått fast i et missiv til lensherren utstedt av kongen den 16. april 1603. Missivet hadde følgende ordlyd:

«Russerne skal ikke lengre tillates å kreve skatt av sjøfinnene fra Varanger til Malangen, og heller ikke skal svenskene innkreve denne russeskatten, slik de mener å ha rett til etter en avtale med russerne fra 1595».

Fra 1570-årene gikk den svenske politikken ut på å skaffe herredømme over hele Kola-halvøya. Gjennom regelrette røvertokt med brann, plyndring og massakre ga svenskene et brutalt uttrykk for sine krav. Både 1589 og 1591 dro svenske tropper på herjingstokter over store deler av Kola. Mest kjent er kanskje angrepet på Petjenga-klostret i slutten av november 1589 da 116 munk og andre ved klostret ble drept. Samene i russisk Lappland led også store tap som følge av Sveriges aggressive holdning.⁹ Planer fra 1592 gikk ut på å bygge en svensk flåtebase i Kola by, mens den nye russiske eksportthavnen, Novo-Kholmogory, skulle brennes ned og legges øde. Johan III, som var svensk konge mellom 1569 og 1592, kom faktisk i 1591 med en henvendelse overfor det danske riksrådet om å få holde en skipsflåte i havner langs kysten av Nord-Norge. Skipsflåten skulle hindre engelskmennene i å handle på St. Nicholas i Russland. Bakgrunnen var at svenskene mistenkte engelskmennene for å levere våpen og krutt til russerne. Det danske Riksrådet av slo høflig, men bestemt, henvendelsen fra svenskekongen om å la hans krigsskip bruke nordnorske havner. Året etter uttalte Johan III at han med all makt ville søke å hindre nordhandelen, langs den såkalte Nordkapp-ruta. Fra 1590-årene kan vi altså tale om en skjerpet rivalisering i nord som kulminerer i Kalmarkrigen 1611-13. I et større perspektiv er dragkampen om Nord-Skandinavia også en kamp om herredømmet over Baltikum og makten i hele Norden.¹⁰

Orlogstoktet i 1599

De mange og kompliserte konfliktdimensjonene førte til at Christian IV egenhendig ønsket å inspisere sine undersåtters levemåte og vilkår i sitt norske arverike. Kysten utenfor skulle renskes for uvedkommende. Ved selvsyn ville oldenborgerkongen skaffe seg overblikk over forholdene i de nordligste provinsene av kongedømmet, vise flagget og dermed markere sin overhøyhet i traktene. Gjennom å hevde sin territorialrett ønsket monarken å knytte de usikre nordlige områdene sterkere til dynastistatens nettverk av konglomerater. Den 17. april 1599 la marinefartøyene ut fra Holmen i København med kurs mot Vardø og landskapet lenger øst. Etter om lag tre måneders tokt returnerte orlogsflåten til imperiebyen København i midten av juli.

Nordover gikk seilingsruten fra København, Helsingør, Flekkerøy, utenfor dagens Kristiansand og deretter direkte til Vardø. Turen dit tok i overkant av tre uker. Deler av flåten fortsatte så østover til Stangnes på Fiskerhalvøya, til Kildin og til Olenja ved Murmankysten. Skipene og det kongelige reisefølge fulgte samme rute tilbake fra Vardø, men la inn et lenger opphold i forbindelse med Herredagen i Bergen i slutten av juni og begynnelsen av juli 1599. Flåtestyrken besto av åtte fullt utrustede marinefartøy: Det nye Kongeskipet Victor, Gideon, Josaphat, Raphael, Hector, St Michel, Papegøjen og Raabukken. De skipene som ble oppbrakte var Angelibrandt, Charitas, Lillium Perthi og Neptunus – de tre første fra Hull, det siste fra Amsterdam. Ytterligere to båter fra Hull ble tatt, men frigitt i Vardø og sendt tilbake med mannskapet fra de andre båtene.¹¹

Flåtestyrken og ekspedisjonen framstår som et tydelig eksempel på statsmaktens tilstedeværelse, framrykking og oppbygging i nord. Krigsfartøy sendes ut for å utforske og for å beskytte kongens utsatte besittelser. Interessen for grensespørsmål med nedsettelse av grensekommisjoner, geografiske beskrivelser, utarbeidelse av kart, forhandlinger om suverenitet både på hav og på land er et gjennomgangstema blant statene som var involvert i konflikten omkring det utforskede høye nord på slutten av 1500-tallet og utover 1600-tallet.

I tiden før 1599 hadde danske myndigheter sendt inspeksjonsskip nordover. Her hadde operative flåteavdelinger vært på patruljering i 1582, 1587, 1588 og 1595 med det formål å kartlegge omfanget av den ulovlige handelen. Flere skip fra Nederland og Storbritannia ble oppbrakt. I 1590 gikk skuta *Falk von Bergen* til Vardø, Malmis og Arkhangelsk for å undersøke om «svenskene hadde gjort noen skade blant danske samer ved brann, plyndring eller dolkeslag».¹² Men ingen av disse tidligere ekspedisjonene kunne i omfang og utrustning måle seg med den maktdemonstrasjonen kongen stilte opp med på 1599-reisa. I kampen om grenselandet skulle han en gang for alle vise den dansk-norske sjømaktens militære slagkraft og gjøre Vardø til en framskutt post for sine nordområdepolitikk.

Det gigantiske orlogstoktet i 1599 kunne altså høste erfaringer fra tidligere tokt. Dessuten kjente danskene til andre polarekspedisjoner fra slutten av 1500-tallet. Da Barents-ekspedisjonen returnerte fra Vardø til Nederland 20. oktober 1597, var dansk-norske sendemenn til stede. Og vi må tro at deltakerne på reisa i 1599 kjente til de beretninger og kart som ble utgitt i Amsterdam et år tidligere basert på Barents-ekspedisjonene.

Under ekspedisjonen ble det ført to dagbøker. Begge gir flere interessante topografiske, botaniske og etnografiske opplysninger. Med sine tidsbilder er det tale om dokumenter med stor historisk verdi, blant annet knyttet til Vardø og øysamfunnets nærområder. Skildringene forteller om ugjestmilde kystområder, om møte med samisk gandsrolldom og russiske

befalingsmenn, samt om natur, klima og leveforhold. Konsentrasjonen om værforholdene ved sivilisasjonens ytterste grense er et gjennomgangsmotiv. Rapporter om storm, snødrev, forferdelige vinder og om streng kulde går igjen. Tekstene kan også leses som fortellinger om dagliglivet til sjøs og om tidens navigasjons- og sjømannskunst. Som tidstypiske skipsjournaler er de preget av en blanding av nøytrale loggbokopplysninger, små fortellinger om livet til sjøs og personlige refleksjoner.¹³

Havrett og havrettsforhandlinger

Gjennom hele perioden forut for og like etter kongens reise i 1599 sto havrettsspørsmålet i fokus for forholdet til andre sjøfartsnasjoner, særlig England. Spørsmålet var viktig i relasjon til langdistansehandel, navigasjon, oppdagelsesekspedisjoner og fiskeriforvaltning. Bare tilfeldigheter med dronning Elizabeths død i 1603 hindret regelrett sjøkrig mellom England og Danmark-Norge med bakgrunn i disse konfliktdimensjonene. Den nye Stuart-kongen, James I, var en nær slektning av det danske kongehuset og fikk midlertidig løst det spente forholdet mellom landene.

Noen fullstendig enighet knyttet til det prinsipielle spørsmålet om havets stilling kom England og Danmark-Norge ikke fram til ved den første traktaten som ble vedtatt i 1583. Engelskmenn og andre viste til naturretten og hevdet prinsippet om størst mulig frihet på havet (*mare liberum*), mens danskene hevdet territorialrett til sine nære kystområder og talte om at trafikken gikk gjennom «våre norske strømmer og stræder» (*per fretum nostrum Norvagicum*), det vil si hele havområdet mellom Grønland, Island og Norge. Fiskeriene og andre naturrikdommer i dette nordlige havstykket tilhørte den dansk-norske dynastistaten. Myndighetene argumenterte i denne sammenheng med henvisning til den norske krones nedarvede rett til det de kalte «Nordhavet».¹⁴

Christian IV la i 1597 ned forbud mot all engelsk handel og fart gjennom Vardøhus. Dermed ble konfliktnivået skjerpet mellom de to landene. I en kongelig bestemmelse til lensinnehaveren fra august 1598 heter det at «engelskmenn skal ikke lenger tillates å drive fiske eller fiskehandel ved Vardøhus, uten etter særskilt tillatelse fra kongen».¹⁵ Det er på denne bakgrunn vi må forstå flåteenhetens kompromissløse opptreden overfor de engelske skipene i 1599.

De oppbrakte engelske fiskeskutene fra toktet i 1599 førte til stor bitterhet mellom Elizabeth I og Christian IV. Jomfrudronningen protesterte i januar 1600 på at den dansk-norske kongen hadde beslaglagt engelske skip og foreslo forhandlinger. Til de lange og etter hvert resultatløse forhandlingene i Emden møtte danskene med 105 utsendinger, mens

den engelske delegasjonen utgjorde 70 mann. Da eierne av skipene fra Hull året etter henvendte seg til København for å få dem tilbakelevert, fikk de avslag. På nytt kontaktet Elizabeth den dansknorske kongen og ba om en løsning på tvisten. Forhandlinger ble avtalt, og delegasjoner fra de to land møttes på nytt i Bremen 1602.

Etter vel en måneds intense forhandlinger gikk partene fra hverandre uten å være kommet til enighet. I ettertid har kildematerialet fra disse forhandlingene fått stor betydning for den langvarige striden om ulike havområders stilling i internasjonal sjørett. Delegates instruksjoner og innlegg ligger til grunn for det banebrytende arbeid om sjøgrensespørsmålet i boka *Mare Liberum*, skrevet av *Hugo Grotius* (1583-1645), opprinnelig fra 1609. I boka argumenterte Grotius med at frihet på alle hav var en nøkkelfaktor for den økonomiske sameksistensen mellom folk og land. ¹⁶

Grotius og hans syn på havrett ble mer en støttespiller for den ekspanderende Nederlandske republikken, enn for Storbritannia. Synspunktene om det frie hav sto i rak motsetning til hva havrettsekspertene i Sør-Europa hevdet. Manuskriptet til boka ble faktisk forbudt av den spanske inkvisisjonen i 1612. Diskusjonen om eiendomsrett over havområdene fortsatte med full styrke utover 1600-tallet. I denne debatten omkring frihandel og eiendomsrett legges fundamentet for dagens havrettspørsmål. I boka *Mare Clausum* fra 1636 forsvarte John Selden offisiell britisk politikk med å argumentere for eksklusive fiskerettigheter i det han oppfattet som britiske farvann, herunder Nordsjøen. Oppdaging, ekspedisjoner og åpning av handelsruter ble av flere sentrale aktører sett på som særskilt betydningsfull for overhøyhet på havet. Bruksrett ervervet gjennom navigasjon og fiske ga en legitim rett til havstykker, hevdet Selden. ¹⁷ Sjørettsekspertene særlig i Spania og andre søreuropeiske, katolske land kunne vise til guddommelig lov som ble forvaltet av paven. Paven kunne altså gi rettigheter til handel og ekspedisjoner forbundet med misjonsvirksomhet. Aktører som fikk slike rettigheter fra paven fikk samtidig *Mare Clausum* til store havområdene knyttet til oversjøiske land. ¹⁸

Grotius argumentasjon gikk imidlertid ut på at havet var *res nullius*, det vil si alles felles eiendom. Eiendom til jord kunne ikke ha gyldighet på havet. Ingen lov kunne nekte handelsskuter å seile gjennom verdens havområder, hevdet Grotius.

Resultater av kongens marinetokt i 1599

Av Christian IVs mange utenrikspolitiske engasjementer ble utgangen på nordområdekonflikten hans eneste varige seier. Ved fredsavtalen i Knærød i januar 1613 etter Kalmarkrigen måtte svenskene for alltid gi opp framstøtet mot «Vestersjøen» og

kystområdene i nord. Omsider var Vardø sikret som kongens by i nordøst. Den nye svenske kongen, Gustav II Adolf, måtte sløyfe «de lappars i Nordlanden konung» i sin kongetittel.¹⁹ For all framtid skulle svenskekongen avstå til Norges krone alle Sveriges påståtte rettigheter over for kystsamene i Nord-Norge. Kystsamenes bosettingsområder falt utvetydig inn under dansknorsk suverenitet, og de kom heller ikke til å utgjøre noe større stridsspørsmål senere. Svenskene måtte videre gi opp kravene om svensk *dominium maris* ved Vesterhavet. Dermed hadde Sverige omsider anerkjent kysten utenfor Nord-Norge som en integrert del av den oldenborgske konglomeratstaten.²⁰

Når det gjelder britenes maritime krav, ser vi at det nye Stuart-regimet fra 1603 legger opp til en ny politikk. Man forlater prinsippet om havets frihet og begynner i stedet å tale om «The British Seas», det vil si en overgang fra *Mare Liberum* til *Mare Clausum*. Stuart-kongenes planer om britisk herredømme over de nordlige hav utover 1600-tallet førte til nye konflikter mellom de to landene. I 1621 forsøkte den britiske unionskongen, og Christian IVs svoger, James I å overta overherredømmet over både Grønland og Spitsbergen på bekostning Danmark. Den ambisjonsrike britiske monarken syslet også med planer om en annektering av Nord-Russland. Men med de innenriksproblemer James I fikk utover 1620-åra, falt de vidløftige planene i grus.

I tiden fram til Christian IV involverte seg i 30-årskrigen (1618-1648) på kontinentet sto spørsmålet om Nordområdene og Arktis helt sentralt på hans politiske agenda. Overfor Storbritannia førte Christian IV en aktiv politikk for å stå imot Stuart-kongens interesser i Arktis. En storstilt og vellykket ekspedisjon til Grønland i 1605 er i ettertid blitt sett på som gjenoppdagelsen av Grønland. Lignende inspeksjonsreiser gikk i 1615 til Svalbard og i 1616 til Island og Færøyene. En sentral person i mange av disse ekspedisjonene var John Cunningham. For sin fremragende innsats innen dansknorsk kystvaktjeneste fikk Cunningham i 1619 Vardøhus i forlening og gjorde en stor innsats med å bygge ut festningen i Vardø.²¹ Den sentrale sendemannen i Christian IVs heftige diplomatiske aktivitet overfor britene var Jonas Carisius som hadde deltatt som loggfører på toktet i 1599. I 1618 var Carisius i London for å få slått fast oldenborgerregimets suverenitet overfor Grønland og Spitsbergen. Han krevde blant annet at britiske hvalfangere ved Svalbard skulle betale skatt til den dansknorske kongen – noe han oppnådde et vist gehør for.

Både Christian IV og hans far Fredrik II mente at hele Kola fra gammelt av tilhørte deres norske rike. Også tidligere dansknorske konger synes å ha regnet innbyggerne på Kola som sine undersåtter. Den russiske tsaren på sin side hevdet ikke bare Russlands territorialrett til Kolahalvøya, men mente at også Vardø lå på russisk område. Festningsstedet burde

overleveres til russerne eller rives ned, krevde tsaren og påsto at den rette grense gikk ved Tana. Gjennom sin maktdemonstrasjon i 1599 satt kongen en effektiv stopper for slike russiske krav og befestet Vardø som dansk, og etter hvert, norsk by.

For å følge opp sin egen inspeksjonsreise i 1599, sendte Christian allerede i 1601 en dansk forhandlingsdelegasjon til Moskva. Delegasjonen skulle kreve hele Lappland avstått til Danmark-Norge innen 9. juni 1602. Dersom de ikke fikk gehør for kravet, skulle delegasjonen tilby seg på kongens vegne å kjøpe hele Kolahalvøya for 50.000 daler.²²

I bestrebelsene med å knytte det utsatte og usikre skattelandet i nord, Finnmark, nærmere til den dansk-norske fyrstestaten bygge kongen ut lokaladministrasjonen i Vardø. Festningen ble opprustet, lensmennene fikk beskjed om å bosette seg i lenet, og det ble mer fasthet og regelmessighet over lagmannsembetet. Gjennom Christian IVs norske lovbook av 1604 fikk lagmannen på Steigen pålegg om å besøke tingstedene i Finnmark hvert tredje år. Og, ikke minst, så ble den årlige Malmis-reisen pålagt tjenestemennene i Vardø. Malmis-reisen, som sto ved lag helt til begynnelsen av 1800-tallet, var en vedvarende påminnelse til Russland om at Danmark-Norge krevde suverenitet over landområder øst for Vardø.²³

Sett i et lengre tidsperspektiv kunne vi kanskje hevde at dagens grense mellom Russland og Norge, som ble endelig opptrukket i 1826, kan betraktes som et kompromiss mellom tsarens krav på Varanger-halvøya og de dansk-norske kongenes krav på Kola. Fremdeles gjenstår den endelige trekkingen av delelinjer i Barentshavet. Diskusjonen omkring gråsoner, smutthull og delelinjene, mellom midtlinjeprinsippet og sektorprinsippet i Barentshavet, kan i sitt utgangspunkt føres tilbake til sjørettsproblemene fra tidlig nytid. Med 1599-ekspedisjonen satte det kongelige kysttoktet bokstavelig nordområdene og Vardø på kartet og fikk gjort havrett til et prioritert utenrikspolitisk sakskompleks. Fra nærmest å være *terra nullius*, herreløst land, kom både hav- og landområder klarere inn under dansk-norsk overhøyhet. Kanskje ville dagsaktuelle områdebegrep som «norsk sokkel» og «økonomisk sone» ha hatt et annet innhold og en annen geografisk avgrensning mot nordøst uten marinetoktet i 1599 og den besluttsomhet regimet med kong Christian IV i spissen viste i kampen om nordområdene gjennom å gjøre Vardø til Kongens by i nordøst.

Vardøs nye rolle

I tiårsperioden etter at kongen personlig hadde tatt det forfalne festningsverket i Vardø i øyesyn, fikk anlegget tilført forskansninger, bastioner og nytt skyts fra København. Festninga var sjelden i direkte kamp, men lensregnskapene viser imidlertid relativt stort forbruk av krutt som tilsier at det ble hyppig saluttert ved ankomst av øvrighetspersoner og ved at man fra tid

til annen løsnet varselskudd mot handelsskip som passerte Bussesundet uten å stryke flagget. Våpen og ammunisjon fra slottet ble i tillegg tatt med og faktisk brukt i møte med svenske skatteoppkrevere i tiåret før Kalmarkrigen brøt ut i april 1611. Da svenskene ikke dukket opp ved en slik anledning i mars 1607, ble Varanger-samene invitert til å søke beskyttelse ved festningen i Vardø dersom svenskene likevel skulle komme for å tiltvinge seg skatt med «hugg, gewaldt och offuervoldt».

Ovenfor har jeg skissert flere sentrale påtrengende konflikter som førte til at Vardø ble utgangspunkt for utøvelse av dansk-norsk statsmakt og politikk i nord. Denne politikken tok form av til dels fysisk tilstedeværelse gjennom utbygging av Vardøhus-festning og således markering av suverenitet. Det primære ved denne politikken gikk imidlertid ut på å bygge opp en administrasjon i Vardø med dyktige agenter som kunne forsyne riksråd og konge i København med aktuell informasjon og etterretning. Vardø ble gjort til sentralmaktens lyttestasjon i et utsatt område av riket. For regimet ble det av høyeste prioritet å ha menn med spisskompetanse i spionasje, overvåkning, diplomati og sikkerhetstjeneste på plass i Vardø. I tillegg fungerte Vardø som tollsted for handelsfartøy som passerte Bussesundet. Vardø ble på sett og vis et slags Helsingør i nord. Helsingør kontrollerte Øresund og Vardø Bussesundet. Ikke minst var denne tollinntekten viktig for kongen selv og hans hoff. Inntekter og avgifter fra disse to tollstedene gikk direkte til kongen og ikke til statskassen.

Lensinnehavere i Vardø slik som Jørgen Kaas i tiden 1587-1596, Hans Olsen fra 1597-1601 etterfulgt av Oluff Pedersen i tiden 1601-1608, Claus Gage 1608-1619 og John Cunningham i den lange perioden fra 1619 til 1651 har gjort en betydningsfull innsats for å bevare Vardø og Finnmark som del av Danmark-Norge. Disse sørget for å knytte til seg dyktige medarbeidere som i høyeste grad bidro til å gjøre Vardø til statsmaktens etterretningspost og tollstasjon overfor skipstrafikk, skattelegging, grensetvister og overfor samenes tillagte upålitelighet. Bofaste spesialutsendinger bidro til et kunnskapsgrunnlaget som la sterke føringer på regimets politikktutforming i nord. Navn som Simon von Salingen, Berthel Hendriksen, Søren Bundsen og Mats Bagge er blant de underskrivende navnene som oftest går igjen på etterretningsdokumenter, innbefattet kartografiske materiale, som er blitt sendt til København. Under de mest kritiske årene helt på tampen av 1500-tallet og det første tiåret av 1600-tallet er det flere av disse som selv reiser den lange veien ned til Kongens by for å avlegge personlig rapport omkring de betente forholdene ved regimets nordøstflanke. Mange av disse personene reiste på vinterstid over store deler av Nord-Norge og kartla svenskens skattekrav overfor samene. Samvittighetsfullt la de fram sine undersøkelser og observasjoner for sentralmyndighetene enten ved personlig tilstedeværelse i København eller

gjennom fyldige rapporter. Materialet fra befaringene er i dag blant de viktigste historiske kildene vi har om både nordområdene og samene i tidlig nytid. På bakgrunn av disse rikholdige dokumentene kan vi med god grunn hevde at kongen selv, altså Christian Kvart, og hans tjenestemenn har nedlagt et feltarbeid som har formet Vardø gjennom flere århundre.

Kilder og litteratur:

Balsvik, Randi Rønning og Jens Petter Nielsen (red.) *Forpost mot øst. Fra Vardø og Finnmarks historie 1307-2007*, andre opplag, Stamsund (2008) 2015.

Berg, Carl-Henrik. «Svenskhärjningar längs Vitahavskusten och på Kola 1589-1701», *Oknytt*, Årg. 19, Nr.3-4, Umeå 1998: 1-16.

Berger, Marie Nystuen. *Flåtemakt mot sjørøvari. Utsending av orlogseskadrar mot sjørøvarar, kaperar og fribyttarar under Christian IV (1588–1648)*, masteravhandling i historie, UiT, Tromsø 2016.

Fulltekst: <https://munin.uit.no/handle/10037/12977>

Falkanger, Aage Thor. *Lagmann og lagting i Hålogaland gjennom 1000 år*, Oslo 2007.

Hagen, Rune Blix. «Velbyrdige Kong Hans av Vardø. John (Hans) Cunninghams virke som slottsherre i Finnmark 1619-1651», *Årbok for Vardø 2016*, Vardø Museumsforening, s.14-27.

Hagen, Rune Blix. «Vardøhus som sentrum for dansk-norsk statsmakt i nord 1550-1738»
Randi Rønning Balsvik og Jens Petter Nielsen (red.), Stamsund (2008) 2017: 45-60.

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

Fulltekst: <https://munin.uit.no/handle/10037/959>

Hansen, Lars Ivar. *Handel i nord: samiske samfunnsendringer ca. 1550 - ca. 1700*, 2 bind, Tromsø 1990.

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

Hassø, Arthur G. «Den danske Regering og Koffardifarten Nord om Norge i det 16. Aarhundrede», (Dansk) *Historisk Tidsskrift*, 10. Række, Andet bind 1932-34: 556-610.

Mayers, Kit. *North-East Passage to Muscovy. Stephen Borough and the first Tudor Explorations*, Gloucestershire 2005.

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

Niemi, Einar. «Christian 4.s Finnmarksreise i 1599», *Foreningen til norske Fortidsminnesmerkers bevaring*, Årgang 142, Årbok 1988: 17-38.

Probst, Niels M.: *Christian 4.s flåde*, København 1996.

Rian, Øystein. *Den aristokratiske fyrstestaten 1536-1648*, København og Oslo 1997.

Salvesen, Helge. «Handelsinteresser og konflikter i Norden» i Hagen og Sparboe (red.) 2004: 105-119. Fulltekst: <https://munin.uit.no/handle/10037/959>

Steinbakk, Anniken. *Fra Mare Nostrum til Mare Liberum. En studie av konflikten mellom Danmark-Norge og England i perioden 1553-1625*, Masteravhandling i historie, Tromsø 2014.

Fulltekst: <https://munin.uit.no/handle/10037/7661>

Theutenberg, Bo Johnson. "Mare Clausum et Mare Liberum", *Arctic*, Vol.37, No. 4, December 1984, 481-492.

Vieira, Mónica Brito. "Mare Liberum vs Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the seas", *Journal of the History of Ideas*, 2003, 361-377.

Waite, Gary K. *Eradicating the Devil's Minions. Anabaptists and Witches in Reformation Europe, 1525-1600*, Toronto 2007.

Willan, T.S. *The Early History of the Russian Company 1553-1603*, Manchester 1956

Winge, Harald (red.) *Lover og forordninger 1537-1607. Norsk lovstoff i sammendrag*, Oslo 1988,

Nettsteder (sist sjekket: 6/4-2019)

Kongens reise til det ytterste nord – hele publikasjonen i fulltekst
<http://hdl.handle.net/10037/959>

Omkring publikasjonen *Kongens reise til det ytterste nord*
http://www.ub.uit.no/ub_pres/ravnetrykk/ravn33.htm

Transkriberte dagbøker til publikasjonen *Kongens reise til det ytterste nord*
http://www.ub.uit.no/ub_pres/ravnetrykk/ravn33-kilde.htm

Hugo Grotius 1583-1645
https://snl.no/Hugo_Grotius

Rune Blix Hagen, førsteamanuensis i historie
Institutt for arkeologi, historie, religionsvitenskap og teologi,
HSL-fak., UiT Norges arktiske universitet
e-post: rune.hagen@uit.no
Hjemmeside: <http://ansatte.uit.no/rha003/hagen.htm>

¹ Sitatet er her gjengitt i modernisert språkbruk fra Sivert Grubbes dagbok i *Kongens reise til det ytterste nord*, Tromsø 2004: 72. Som den sentrale person i Det danske kanselli kan vi oppfatte Grubbe som datidens øverste ansvarlig for den dansk-norske fyrstestaten utenrikspolitikk.

² Hele etterretningsrapporten er gjengitt i *Kongens reise til det ytterste nord*, Tromsø 2004: 88-91.

-
- ³ Den norske ekspert på tidsepoken, historikeren Øystein Rian, mener at viktigheten av Nordkalottkonflikten lenge har vært undervurdert av historikere, se Rian 1997: 211.
- ⁴ Om den forserte utbygningen av flåtestyrke, kystvern og andre sjømilitære forsvarstiltak under Christian IV, se Probst 1996.
- ⁵ De mange dramatiske omstendighetene rundt den engelske oppdagelsen av Nordkapp-ruten har fått sin historie gjennom undersøkelsen til marinehistorikeren Kit Mayers i 2005.
- ⁶ Hassø 1932-34: 571.
- ⁷ Lars Ivar Hansen har i sin doktorgradsavhandling fra 1990 påvist hvordan denne handelen påvirket levekårene i de kystsamiske fangst- og jaktsamfunnene både i Finnmark og på Kola. Se også Hansen og Olsen 2004: 234-267.
- ⁸ Rian 1997: 211-212 og Niemi 1988: 24
- ⁹ Berg 1998: 1-16.
- ¹⁰ Salvesen 2004: 105-119, se også Ole Georg Moseng m.f. 2003: 184-191.
- ¹¹ Om de oppbrakte skipene, se Hagen og Sparboe (red.) 2004: 84-87.
- ¹² T. S. Willan 1956: 182-183.
- ¹³ Begge dagbøkene ble for første gang oversatt og gitt ut på norsk av Universitetsbiblioteket i Tromsø i 2004. I ettertid har universitetsbiblioteket ved UiT lagt hele publikasjonen ut på Munin (open research archive). Et eget nettsted inneholder også en transkribering av de to dagbøkene – jeg viser i denne forbindelse til litteraturlisten og nettstedene i artikkelen.
- ¹⁴ Theutenberg 1984: 481-492. særlig s.481-483 som gjør rede for dansk-norsk anvendelse av historiske argumenter i konfrontasjonen med Tudor- og Stuart-regimet. Hele havrettsspørsmålet sett fra et dansk perspektiv er utførlig behandlet av Hassø 1932-34: 556-610.
- ¹⁵ Missive til lensinnehaveren 1.8.1598, se H. Winge (red.), *Lover og Forordninger 1537-1605*, Oslo 1988: 267 (se også NNR II, s.541-542).
- ¹⁶ Se masteroppgaven til Steinbakk 2014. Havrett i tidlig moderne tid med utgangspunkt i nordområdene behandles dessuten i Bergers masteroppgave fra 2016 (fullteksthenvisning i litteraturlisten).
- ¹⁷ Det britiske Stuart-regimet legitimerte sin havrettspolitik ut fra denne argumentasjonen, se Theutenberg 1984: 491.
- ¹⁸ Vieira 2003: 368.
- ¹⁹ Rian 1997: 217 og 226.
- ²⁰ Hansen og Olsen 2004: 266-267. Øystein Rian (1997: 226) understreker at svenskenes oppgivelse av kravet på den nordnorske kysten ble av varig betydning og en bestående seier for Christian IV.
- ²¹ Omkring John Cunninghams tjenestevirke i marinen og sentrale betydning som befalingsmann i Vardø, se Hagen 2016: 14-27.
- ²² Rian 1997: 212.
- ²³ Falkanger 2007: 114-115, se også Hagen (2008) 2015: 47-48.