Christian IV og flåden – faktaudtræk fra Martin Bellamy, Christian IV and His Navy (Brill 2006)

Udtrækket er en selvstændig dansk sammenfatning med egne ord, ikke en oversættelse. Sidetallene er bogens trykte sidetal. Billedtavlerne (Plate 1–23) er upaginerede og sidder mellem s. 240 og s. 241; de citeres som »Plate n«. Konklusionskapitlet citeres med bogens egne sidetal (s. 241–259). Korte citater fra kongens breve og andre kilder er gengivet på dansk efter Bellamys engelske oversættelse og er altså ikke kildernes originale ordlyd.

Skibenes størrelse, skibslister og flådens styrke er behandlet i udtrækket om skibene, og Bremerholm, værftsadministrationen og Holmens admiraler er behandlet i udtrækket om Holmen. Her nævnes de kun, hvor de belyser kongens egen rolle.

1. Bellamys hovedsynspunkter

1.1 Myten og forskningen

- Bellamy sammenligner Christian IV med Henrik VIII af England: en stor og dominerende konge, som eftertiden husker for druk, kvinder og flåden. Det mest kendte billede er krigerkongen på flagskibets dæk, blindet på det ene øje. Scenen er malet mange gange, den er baggrund for sarkofagen i Roskilde Domkirke, den indleder »Kong Christian stod ved højen mast«, og det blodige tøj fra slaget opbevares på Rosenborg (s. 1; Plate 1 og 18).
- Ifølge Bellamy er flåden blevet romantiseret så meget, at myte og virkelighed er svære at skille ad (s. 1).
- Han gennemgår den ældre litteratur. Graah (1818), Garde (1832 og 1861) og Tuxen (1875) var præget af patriotisme. Gardes tal er ofte meningsløse (s. 1–2). H.D. Lind (1889) var genealogisk og ukritisk over for kongen (s. 2). Christian Bruun var den første fagmand, der i sine studier af Listerdyb (1871) og Kolberger Heide (1879) begyndte at pille myterne ned (s. 2–3). Niels M. Probst står for den mest detaljerede tekniske forskning, men selv nyere danske historikere bygger stadig på Gardes og Linds tal (s. 3–4).
- Bogen er den første fremstilling af den tidligmoderne danske flåde på engelsk. Den er primært et studie i flådepolitik og administration og ikke i søoperationer (s. 4–5).
- Kildegrundlaget er ujævnt. Værftsregnskaberne findes kun for spredte år, og kancelliernes protokoller er ofte kun summariske. Kongens over 3000 egenhændige breve, de fleste fra 1620'erne og frem, er en hovedkilde. Brevene er ustrukturerede og blander husholdningssager med diplomati, og ifølge Bellamy lyser kongens optagethed af småting igennem. Netop fordi han blandede sig så meget i administrationen, kan den overhovedet studeres i detaljer (s. 5–6).

1.2 Hovedteserne (indledningen)

- Kongens overvældende indflydelse er det dominerende træk. Han lagde politikken for flådens brug, bestemte antallet af skibe, fulgte design og byggeri tæt, styrede udbygningen af værftet, havde den overordnede kontrol med administrationen, forsøgte at få den samme kontrol med finanserne og førte selv skibene i kamp. Ifølge Bellamy havde få eller ingen andre tidligmoderne monarker en så stor indflydelse på deres flåde (s. 6).
- Under Christian IV blev flåden en af Europas største statsejede flåder. Det skyldtes delvis geografien, men også kongens syn på egen prestige (s. 6).
- I begyndelsen af regeringen kunne kongen gøre krav på herredømmet over det meste af Østersøen. Han mistede det til Sverige gennem en blanding af dårligt diplomati, dårlig dømmekraft og uheld (s. 6).

- Hvad angår skibe og infrastruktur, var flåden blandt Europas bedste. De bedste skibsbyggere og værftsfolk blev hentet til landet (s. 6–7).
- Reformbehovet lå i den øverste administration. Under det dyarkiske styre blev den politiske kontrol med flåden et stridspunkt mellem kongen og rigsrådet. Rådet ville have en stærk, men rent defensiv flåde, mens kongen så flåden som sin personlige ejendom og et redskab til ekspansion og egen indflydelse (s. 7).
- Det var striden om pengene, der var den reelle trussel mod flådens drift. Ironisk nok var det samfundets halvfeudale struktur, der holdt flåden i gang i krisårene, fordi krongodset leverede proviant, mandskab, materialer og til sidst hele skibe uden større direkte udgifter for centraladministrationen (s. 7).
- Kongen havde en ekstrem mistillid til at uddelegere og gjorde sig selv uundværlig. Resultatet blev et system, der ikke fungerede, når han var fraværende. Hans strategiske og taktiske tænkning var ofte svag, og skylden for nederlaget til Sverige i 1644 ligger ifølge Bellamy klart hos ham (s. 7).
- Konklusionen er, at flåden i høj grad var kongens eget værk og afspejlede hans karakter. Den var stor, imponerende og meget dyr, men endte som ineffektiv og med et ydmygende nederlag (s. 7).

2. Flådens rolle i kongens politik

2.1 Flådens opgaver

- Danmark-Norges lande var adskilt af hav, og søvejen var den vigtigste forbindelse mellem dem. Flåden skulle derfor beskytte forbindelserne og forsvare rigerne. Den skulle også håndhæve suveræniteten og dermed tolden i Østersøen og de nordlige have, støtte handelen merkantilistisk og være et symbol på kongens prestige i ind- og udland (s. 9).
- Flåden var også vigtig indenrigspolitisk. Borgerkrigene i 1523 og 1534–36 blev afgjort til søs, og skatter og afgifter blev fragtet til København ad søvejen. Den, der kontrollerede søen, kontrollerede derfor bogstaveligt talt statens finanser (s. 41).

2.2 Dominium maris Baltici og Øresundstolden

- Flådens vigtigste mål var at fastholde kravet på herredømmet over Østersøen, dominium maris Baltici. Det handlede om penge, nemlig Øresundstolden som rygraden i kongemagtens økonomi, og om politik, fordi England og Nederlandene var afhængige af varer fra Østersøen (s. 9).
- Baggrund: Kravet stammede fra Kalmarunionens opløsning, Grevens Fejde (1534–36) og Den Nordiske Syvårskrig (1563–70). I syvårskrigen led flåden gentagne nederlag, og i 1566 blev den næsten udslettet af en storm. Frederik II byggede derefter flåden op igen og opførte Kronborg (s. 10–12).
- Øresundstolden kunne kongen bruge uden rigsrådets godkendelse. Retten byggede på, at Sundet blev betragtet som en »strøm« gennem dansk område, og selv Grotius anerkendte, at stræder med kyst på begge sider kunne betragtes som suverænt område. Tolden fandtes fra 1420'erne. I 1567 blev den lagt om fra skibene til ladningen, og indtægterne blev næsten tredoblet på et år. Udenlandske købmænd betalte, fordi flåden holdt farvandene fri for sørøvere. Glete kalder det beskyttelsespenge (s. 13).
- Christian IV overtog en stærk position. Hansestæderne var trængt tilbage, den svenske flåde havde skiftet karakter, og med Bornholm, Gotland og Øsel var Danmark ubestridt herre over Østersøen (s. 13).
- Truslen voksede, da Sverige erhvervede Estland og Narva i 1595 og i 1592 fik Sigismund som konge. Den gamle svenske toldfrihed i Sundet fik betydning, da Sveriges eksport af jern, kobber og skovprodukter steg efter 1600 (s. 13–14).
- Efter Kalmarkrigen strammede kongen grebet om Sundet. I 1622 fik han rigsrådets tilladelse til at forbyde transport af svensk krigsgods gennem danske farvande, og rådet definerede for første gang grænserne for dansk suverænitet i den sydlige Østersø. Kongen forbød også krigsskibe og

krigsmateriel at passere Sundet og godkendte chikanøse toldvisitationer af svenske skibe. I 1623 blev der lagt told på svenske skibe (s. 16).

- I 1630 advarede kongen rigsrådet om, at der fortsat skulle holdes en flåde for at hindre yderligere svenske indgreb i den danske suverænitet (s. 20). Efter Gustav Adolfs død i 1632 spurgte han i december 1632 rådet, hvordan suveræniteten over Østersøen kunne styrkes og en flåde holdes mobiliseret. Rådet svarede ved at bevilge en kornskat (s. 20).
- I 1635 befalede kongen, at flåden skulle være så stærk som muligt, og at 1400 nye søfolk skulle hverves. Bellamy mener, at kongen så den forventede krig mellem Sverige og Polen som en chance for at genvinde magten i den sydlige Østersø. Da våbenhvilen blev forlænget, blev de hvervede sendt hjem, og flåden blev sat ind mod sørøvere ved Norge i stedet (s. 20).
- Over for Polen: To polske krigsskibe blev opbragt ud for Danzig i 1637. I 1638 udgav kongen skriftet Mare Balticum om de danske krav og skrev direkte til den polske konge med trusler (s. 21).
- I 1639 blev Sundtolden hævet med én procent, samtidig med at måleenhederne blev gjort mindre, og det næsten fordoblede indtægterne. Hollænderne svarede med en mislykket boykot. Der gik rygter om, at 300 hollandske skibe ville tvinge Sundet uden at betale, og 35 danske krigsskibe blev samlet i Sundet (flådeliste af 7. maj 1640). Kongen gav dog visse indrømmelser, blandt andet den første offentliggjorte toldtarif (s. 21).
- Kongens aggressive og ufølsomme optræden, herunder at danske skibe blev brugt ved den svenske enkedronnings flugt, førte i 1640 til en ny forsvarsalliance mellem Sverige og Nederlandene (s. 21–22).
- I 1643 blokerede Danmark Hamborg og begyndte at opkræve told ved Rügen, hvilket ramte de svenske krigsforsyninger. Samtidig optrådte kongen som mægler i Trediveårskrigen. Under Axel Oxenstiernas formynderstyre besluttede Sverige et forebyggende angreb. Bellamy betegner Oxenstierna som kongens bitre personlige fjende og skriver, at kongen fuldstændig overså faren (s. 22).
- Freden i Brømsebro (1645) gav Sverige og dets nye områder fuld toldfrihed i Sundet og fri passage for svenske krigsskibe. Elbtolden blev afskaffet. Gotland, Øsel, Herjedalen og Jæmtland blev afstået, Halland blev pantsat i 30 år, og kravet på dominium maris Baltici blev opgivet. Freden i Christianopel med Nederlandene begrænsede Sundtolden til én procent af værdien, og Frankrig, England og Hansestæderne fik lignende traktater (s. 25).
- Bellamys sammenfatning: Christian IV begyndte som ubestridt herre over Østersøen og endte ydmyget og stort set omringet af Sverige. Det var netop det, han havde kæmpet for at undgå (s. 25).

2.3 Nordhavene, Ishavet og Norge

- De nordlige have fra Norge til Grønland blev betragtet som dansk-norsk suverænt område, dominium maris septentrionalis. Kravet byggede på Grønland, Island og Færøerne og på troen på, at Orkney og Shetland kun var pantsat til Skotland. Kongen troede fuldt på kravene og byggede på samme mare clausum-princip som i Østersøen: Andre nationer skulle betale for at bruge havet (s. 25–26). I 1640'erne forsøgte han at få øerne tilbage som modydelse for hjælp til Charles I (s. 26 note 45).
- Vardøhus blev oprettet i 1523, og Frederik II gjorde i 1586 formelt krav på hele Finnmark. Fra 1583 betalte England 100 rosenobler om året for retten til at sejle i farvandene. Håbet om en Nordøstpassage til Indien lovede indtægter på højde med Sundtolden. I 1642 lod kongen anlægge et fort for at opkræve told af skibe på vej til Arkhangelsk (s. 26).
- Grønland: Frederik II sendte ekspeditioner i 1579 og 1581. Christian IV sendte ekspeditioner i 1605, 1606 og 1607 for at gøre formelt krav på landet og finde mineraler. Jens Munks forsøg på at finde Nordvestpassagen i 1619 endte med, at kun to af besætningen overlevede, og en ny ekspedition i 1621 opgav man, fordi ingen meldte sig (s. 27).
- Fiskeri og hvalfangst: Islandshandelen blev overført fra Hansestæderne til danske købmænd i 1602 (s. 28). I kongens instruks til et patruljetogt i 1618 hedder det, at ingen af nogen nationalitet må drive

ulovligt fiskeri eller handel på Norges kyster uden pas (s. 28). Fra 1619 til 1622 engagerede kongen sig selv i hvalfangst med flådeskibe, uden held. Der blev købt to skibe i Nederlandene til formålet, Røde Løve og Hvide Løve (s. 28 og note 55). Det Grønlandske Kompagni blev oprettet i 1635, og Det Islandske Kompagni fik monopol i 1619 (s. 28–29). I 1641 måtte Danmark indrømme Nederlandene ret til hvalfangst på åbent hav (s. 29).

- Begrænsninger: Jón Olafssons togt i 1616 med seks skibe varede 22 uger og mødte kun én konvoj, hvis papirer var i orden. I praksis gjaldt suveræniteten kun omkring 20 mil fra kysten af Norge og omkring øerne (s. 29).
- Norge holdt Sverige lukket inde i Østersøen. Den eneste svenske adgang mod vest gik ved Älvsborg, og erobringen af Älvsborg var en central del af kongens strategi. Sverige beskattede samerne og truede dermed dansk suverænitet i nord. I 1599 sejlede kongen selv op til Vardøhus for at markere de danske krav. Sveriges grundlæggelse af Göteborg i 1607 skærpede striden (s. 30).
- Efter Kalmarkrigen var suveræniteten op til Vardøhus sikret. Fra Trediveårskrigen faldt interessen for nordhavene. Defensionsskibsordningen fra 1630 skulle aflaste flåden, men der blev bygget få skibe (s. 30–31). I 1637 og 1638 blev der sendt krigsskibe til Spitsbergen, og i 1643 blev øgruppen erklæret norsk område. Kongen sejlede selv i norske farvande helt frem til 1646 (s. 31).

2.4 Handel, kompagnier og Ostindien

- Flåden støttede den merkantilistiske politik på tre måder. Krigsskibe deltog selv i handel, flåden beskyttede handelsskibe mod sørøvere, og frem for alt håndhævede den tolden (s. 32).
- Det Ostindiske Kompagni fik privilegium i 1616 med kongen som en af hovedaktionærerne. Fra 1630 var det reelt en kongelig virksomhed, som handlede med underskud og kun blev holdt i live for kongens prestige. Omkring otte egentlige flådeskibe deltog over 20 år (s. 32). Kongen nægtede at lade kompagniet likvidere, fordi det ville skade hans prestige, og han planlagde også et vestindisk kompagni (s. 38). Ove Gjedde ledede den første ekspedition til Indien, men det var oprindelig Jens Munk, der var udpeget (s. 65).
- Et kortlivet ibenholtskompagni på Mauritius brugte krigsskibet Flensborg på sin eneste rejse i 1622–24 (s. 32). Det Spanske Kompagni brugte af og til små krigsskibe til at bytte norsk tømmer for spansk salt (s. 33).
- Sørøveri og kapere: I 1615 jagede flåden den spanske sørøver Juan Mendoza. I 1635 blev ni krigsskibe brugt til konvojer fra Norge og i alt 13 sendt ud mod sørøvere. I 1640'erne chikanerede det engelske parlaments styrker dansk-norske skibe (s. 33).
- Holsten, Hamborg og Elben: Som hertug af Holsten ville kongen have overhøjhed over Hamborg. I 1603 tvang han byen til at betale tribut. I 1616 grundlagde han Glückstadt for at trække handelen væk fra Hamborg og kontrollere Elbens og Wesers udløb. Han udtalte, at Glückstadt med Guds hjælp skulle blive en by og Hamborg en landsby (s. 34). Han blev kredsoberst i Den Nedersaksiske Kreds i 1625 (s. 34–35). Efter skibe og sømærker på Elben i 1620 og tropper i 1621 bøjede Hamborg sig og gav kongen en diamantring og en stor pengesum (s. 35).
- Elbtolden: Efter Lübeckfreden fik kongen i 1629 kejserlig tilladelse til told på Elben. Da tolden blev indført i 1630, erobrede Hamborg en dansk eskadre ved Glückstadt, og hele flåden blev sendt fra København. Efter flere ugers kamp blev blokaden brudt (s. 35). Kejseren tilbagekaldte tilladelsen i 1637, men kongen opretholdt kravet. I 1643 blokerede han Hamborg og fik en stor løsesum og anerkendelse af sin overhøjhed over byen og Elben. Alt blev tabt efter 1645 (s. 35–36).

2.5 Prestige og symbolik

- Prestigen spillede en stor rolle, især tidligt i regeringen. Bellamy bruger Ken Booths analyse, hvor prestige søges som et mål i sig selv (s. 36).
- Tre Kroner og andre store skibe fra de første år var langt større og mere udsmykkede, end krigsbrug krævede. De skulle imponere udlandet. Kongen blev jævnligt fremstillet som Neptun i optog og

allegorier (s. 36–37). Navnet Tre Kroner hentydede til unionen mellem Danmark, Norge og Sverige og signalerede maritime og imperiale ambitioner (s. 140). Skibet var dog en dårlig sejler og deltog ikke i Kalmarkrigen (s. 141).

- I 1606 sejlede kongen med otte skibe på statsbesøg hos sin svoger Jakob I i London. Besøget havde ifølge Bellamy intet egentligt diplomatisk formål ud over familiebåndene og var en ren flådedemonstration (s. 37). Eskadren blev ført af Peder Munk, nu som rigsmarsk (s. 61 note 43).
- Kalmarkrigen imponerede udenlandske iagttagere, og franskmanden Julien Peleus overgik alle i ros. Det gode indtryk holdt indtil nederlagene i Trediveårskrigen (s. 37–38).
- Det største prestigeoptræk var prins Christians bryllup i 1634 med flådeparade, skinsøslag og allegorier med kongen som Neptun (s. 38). Store Sophia blev fremvist, og den franske gesandt Charles Ogier beskrev skibet, blandt andet kahytten til kongen eller admiralen (s. 141–142). Adelen, også rigsrådsmedlemmer, deltog i ceremonierne, hvor kongen blev hyldet som Neptun, og anerkendte dermed symbolsk hans kontrol over flåden (s. 70).
- Kongen spillede en hovedrolle i navngivningen af skibene. Mange navne var heraldiske og stod for rigets dele: Tre Løver for Danmark, Kronet Fisk og Falken for Island, Hvide Bjørn for Grønland, Lammet for Gotland, Nellebladet for Holsten, Svanen for Stormarn, Sorte Rytter for Ditmarsken og Lindormen for de vendiske lande (s. 154). Pelikanen symboliserede kongens offer for folket (s. 154). Store Sophia blev opkaldt efter moderen, mens han forsøgte at få fat i hendes formue, og Hannibal efter svigersønnen Hannibal Sehested. Trost var opkaldt efter kongens yndlingshund, og Stumpet Dorette efter Kirsten Munks datter med en anden mand (s. 155).
- Skibene blev udsmykket af hoffets bedste malere og billedskærere. Før kongens togt på Trefoldighed i 1644 blev spejlet malet med Kristi dåb, og kongens kahyt blev forgyldt og udsmykket med hans våben og malerier (s. 155–156). Isaac Isaacsz' »Allegori over Øresund« (1622) var bestilt som propaganda for suveræniteten over Sundet (s. 156; Plate 4).
- Kongens lange hårlok, der ofte tolkes som en sømandspisk og et tegn på hans kærlighed til flåden, var i virkeligheden en hårsygdom, plica polonica, som det blev anset for uheldigt at fjerne (Plate 5).

2.6 Flåden i krigene

- Forpligtelserne var for store til, at én flåde kunne løfte dem, så den blev i praksis brugt defensivt og som afskrækkelse. Kun i Kalmarkrigen blev hele flåden brugt offensivt (s. 38–39). Bellamy taler om tre flåder i én, svarende til kongens rolle som konge af Danmark, konge af Norge og hertug af Holsten (s. 39).
- Kalmarkrigen (1611–13): Kongen var fra starten ivrig efter krig med Sverige, men rigsrådet holdt fast i Stettinfreden. Karl IX's fremstød i Finnmark fik bægeret til at flyde over. I 1611 truede kongen med at føre krig som hertug af Holsten, og rådet gav derefter sit samtykke (s. 14). Han mobiliserede flåden og placerede eskadrer nær den svenske grænse før krigserklæringen, og det gav en hurtig blokade af Älvsborg og Kalmar (s. 14, 238). Svenskerne sænkede selv deres skibe, og Danmark havde søherredømmet resten af krigen (s. 14). Under krigen var kongen ved hæren og sendte ordrer om Kalmarflåden til Anders Sinklar, kommandant på Kalmar Slot (s. 235).
- Freden i Knærød (1613): Sverige opgav Finnmark og Sonnenburg på Øsel og skulle betale 1 mio. rigsdaler i løsesum for Älvsborg. Kongen regnede med, at beløbet ikke kunne betales, så Älvsborg ville tilfalde Danmark. Hans drøm om at erobre Sverige og genoprette Kalmarunionen var urealistisk. Sundtolden var sat op under krigen, og kongen afviste de hollandske protester arrogant. Nederlandene indgik derfor en 15-årig forsvarsalliance med Sverige, som gjorde det muligt for Sverige at betale løsesummen (s. 15). Tandrup kalder det en dårlig krig og en dårlig fred (s. 16).
- Krisen i 1624: Kongen truede, men vidste, at hær og flåde var udsultet af rigsrådet. Ved grænsemødet i Knærød måtte han acceptere en ydmygende kapitulation: Den svenske toldfrihed blev genindført, og svensk krigsgods fik fri passage. Bellamy kalder det øjeblikket, hvor herredømmet over Østersøen for

altid gled Danmark af hænde (s. 17). For at redde ansigtet gik kongen ind i Trediveårskrigen som leder af den evangeliske liga (s. 17, 57).

- Kejserkrigen (1625–29): Flåden fik først for alvor betydning, da kejserlige tropper i 1627 besatte Jylland og truede øerne. Rigsrådet kaldte flåden Danmarks største værn næst efter Gud (s. 18). Wallenstein tog i 1628 titlen general over Østersøen og Oceanet. I april 1628 blev der indgået en treårig alliance med Sverige, der skulle stille otte krigsskibe (s. 18). Danske og svenske styrker undsatte Stralsund (maj 1628) (s. 18–19). Ifølge billedteksten førte kongen selv seks krigsskibe og 150 transportskibe (Plate 22). I 1629 blokerede en eskadre Wismar, og 150 krigs- og transportskibe landsatte 10.000 mand i Slesvig (s. 19). Kongens grænsemøde med Gustav Adolf i Ulvsbäck gav et skin af nordisk enighed, og Lübeckfreden (1629) blev mild for Danmark. Men herredømmet over Østersøen var tabt, og kongens personlige ydmygelse var total (s. 19). Flådedemonstrationen under forhandlingerne var ifølge Bellamy afgørende for den ansigtsreddende fred (s. 243).
- Hamborg (1630): Se 2.4 og 4.5.
- Torstenssonfejden (1643–45): Felttoget fortælles detaljeret i 6. Tidstavle og i 3.3. Kort fortalt: Lister Dyb var en sejr over De Geers hollandske flåde, Kolberger Heide (1. juli 1644) endte uafgjort, svenskerne slap ud af Kieler Fjord, nederlaget i Femern Bælt var katastrofalt, og hollænderne passerede Sundet uden at betale told i 1645 (s. 22–25).

3. Kongen personligt

3.1 Kompetence og interesse for skibsbygning

- Dansk skibsbygning var svag. Skibene blev derfor bygget af udenlandske skibsbyggere i statens tjeneste og af hollandske kontraktører, som blev opmuntret til at anlægge værfter i Holsten. På den måde fik kongen udenlandsk ekspertise og bevarede samtidig den politiske kontrol (s. 99–100).
- Alle krigsskibes design skulle godkendes af kongen. Som led i sin opdragelse havde han som prins bygget et lille tremastet skib sammen med en skibsbygmester. Han forstod skibstegninger og modeller og tegnede selv enkelte fartøjer (s. 100). Normalt forelagde skibsbyggerne ham tegninger eller tredimensionale modeller (s. 100–101).
- Hans tegning til to pramme fra 1640 er bevaret og viser, at han kendte det grundlæggende. Tegningen er dateret 23. oktober 1640 og gælder værftsprammene Arche Noa og Noa Ark (s. 100 note 4; Plate 16). Bellamy vurderer tegningen som primitiv og hans evner som begrænsede, også når det gælder små fartøjer (s. 132–133).
- Koldinghus 1610/11: Ifølge lensregnskabet ridsede kongen selv en skibsmodel op i den lange sal, og den blev bygget i hans nærvær. 18 håndværkere brugte 84 dagsværk, og modellen var et fuldt miniatureskib. Skibet, der blev bygget efter modellen, kæntrede ved søsætningen (s. 101–102).
- Kontrakter: Kongen udarbejdede selv det første udkast til kontrakten med hollænderen Peter Michelsen i 1613. Den var langt mere detaljeret end tidligere kontrakter (s. 102–103). Ifølge kongens dagbog inspicerede han i februar 1614 selv skibet og fandt, at det blev bygget lidt større end aftalt (s. 118). Skibene blev generelt ofte større end kontrakten (s. 103–104).
- Kongen var godt tilfreds med Tre Kroner, selv om den blev langt større end aftalt (s. 106–107). Senere advarede han David Balfour mod at bygge Recompens større end aftalt (s. 107). Robert Petersens Viktor (1596–98) var en af kongens yndlingsskibe (s. 105).
- I 1602 bad kongen Jakob VI om flere skotske skibsbyggere (s. 106). I 1641 bad han Charles I om en, og James Robbins kom og fik den usædvanligt høje løn på 960 rigsdaler (s. 116–117).
- Trefoldighed: Skibet blev bestilt hos Berns & Marselis i Neustadt »efter den model, jeg har lavet«. Ved leveringen i 1642 så kongen »med egne øjne«, at modellen slet ikke var fulgt, og han blev rasende. Han befalede Robbins at rive overtømmeret af og bygge skibet om efter hans model (s. 102, 117, 120; Plate 18). Selv efter ombygningen sejlede det dårligt (s. 120). Bellamy sætter spørgsmålstegn ved, om kongen med sine begrænsede evner overhovedet burde have designet flådens

største skib. Kongen kunne dog altid hævde, at skibsbyggeren ikke havde fulgt instrukserne (s. 132–133).

- Skyts: Kongen tog stor personlig interesse i skytset. Han oprettede kanonstøberiet i Helsingør (1599) og et nyt støberi i København (1610) og indførte et forbud mod udførsel af kobber (1603). I 1601 designede og støbte han selv en stor bronzekanon med rosemotiver, »Rosenkartov« (s. 130 og note 139). I 1603 bestilte han 100 ens kanoner, hvilket viser en tidlig standardisering (s. 131). Han overvågede selv prøveskydninger og eksaminerede nye bøsseskytter (s. 209).
- Sammenligning: Kun Henrik VIII og Peter den Store havde en tilsvarende indflydelse på skibsdesignet. En viljestærk monark, der altid mente at vide bedst, gav ikke altid de bedste resultater, og Bellamy nævner Kolding-skibet og Trefoldighed som eksempler (s. 132). Brugen af modeller og detaljerede kontrakter var dog meget tidlig for Nordeuropa (s. 133).

3.2 Værft, by og administration

- Næsten alle ordrer om byggeriet i København kom direkte fra kongens hånd. Kun vejen fra 1634 blev beordret gennem Danske Kancelli (s. 183). Bellamy giver to tolkninger: Kongen var enten en visionær eller urealistisk ambitiøs. Han placerede den befæstede flådeby, så værftet lå uden for volden, og hans anden byudvidelse var alt for stor. Han troede, at imponerende bygninger i sig selv ville skabe succes, uden at de nødvendige politiske og administrative strukturer fulgte med (s. 183–184). Nærmere om Bremerholm findes i udtrækket om Holmen.
- Kongen gav ordrer om alt fra udnævnelser og nybygninger til et nyt bovspryd eller bagning af brød (s. 211). Linds påstand om, at kongen dagligt kom på Bremerholm, udvalgte tømmeret og reviderede regnskaberne, kalder Bellamy ren fantasi (s. 211–213). Kongen besøgte selv engelske værfter i 1606 og 1614 (s. 214).
- Efter at Corfitz Ulfeldt blev statholder, trak kongen sig en tid lidt tilbage fra værftsadministrationen, men han hævdede at kende forholdene på Bremerholm godt. Efter Ulfeldts misbrug overtog han igen den direkte styring (s. 215).
- I juli 1641 sejlede kongen til Bergen på et skib, der var så utæt, at det kun med nød og næppe holdt sig flydende. Pumperne var ubrugelige, og en nat måtte han selv i natskjorte slukke en brand ved det dårligt vedligeholdte komfur. Holmens admiral Erik Ottesen blev suspenderet (s. 192). Ved samme lejlighed klagede kongen over, at kun 40 af 200 søfolk på Store Sophia kunne læse et kompas. Bellamy finder klagen lidt urimelig (s. 237; jf. s. 192). Ifølge konklusionen var det først, da kongen selv havde oplevet søfolkenes ringe niveau, at han i 1647 oprettede en egentlig navigationsundervisning (s. 248).
- Kongen afgjorde undertiden selv, hvor længe straffefanger skulle sidde i Bremerholms jern (s. 206).
- Han udstedte selv ordrerne om udskrivning af søfolk (s. 230). Hvert forår udsendte han en instruks om, hvilke skibe der skulle udrustes, og hvor de skulle sejle (s. 234–235). Når han selv sejlede, havde han et følge på omkring 40 tjenere, kokke og læger til sig selv og sin elskerinde (s. 226).

3.3 Kongen til søs og som øverstbefalende

- I 1599 sejlede han selv til Vardøhus og Nordkap (s. 30). Mogens Ulfeldt var vicekaptajn på rejsen (s. 61). I 1606 sejlede han til London (s. 37), og helt frem til 1646 sejlede han jævnligt selv i norske farvande (s. 31).
- Bellamy vurderer, at kongen havde fået undervisning i søstrategi som dreng og var rimelig kompetent. Mobiliseringen før Kalmarkrigen, forsvaret af øerne og støtten til generobringen af Jylland i Kejserkrigen samt blokaden af Wismar var vellykkede (s. 238).
- Hamborg 1630: Den nyudnævnte rigsadmiral Klaus Daa havde formelt kommandoen, men kongen sendte en strøm af instrukser. Den indviklede kampformation passede ikke til Elben, og kongen ændrede planen, så hvert dansk skib fik et bestemt hamborgsk skib som mål. Det virkede, og kampen blev hurtigt afgjort (s. 64, 235–236, 238).

- I 1640 og ved Kolberger Heide i 1644 brugte flåden igen kileformationer. Kileformationen var en nordisk standardtaktik siden syvårskrigen. Kanonerne blev ladt udenbords, og først senere gik man over til bredside og kamplinje (s. 236).
- Torstenssonfejden: Kongen ledede selv forberedelserne og insisterede på personligt at føre flåden til søs (s. 70). I april 1644 sejlede han med ti skibe for at blokere Göteborg. Da han fik nyheden om De Geers lejede hollandske flåde på 23 skibe, sejlede han straks sydpå for at hindre den i at nå Østersøen (s. 23, 238). Ved det første slag ved Lister Dyb var han formelt admiral for eskadren (s. 235). De to danske eskadrer slog hollænderne to gange ved Lister Dyb (s. 23).
- Kolberger Heide (1. juli 1644): 40 danske skibe mødte 43 svenske, som var større og havde langt mere ildkraft. Slaget var uafgjort, og begge parter hævdede sejren (s. 23). De danske skibe førte 93 procent af deres kanonkapacitet (s. 138). Bellamy mener, at det ikke så meget var kongens taktiske planlægning som rigsadmiral Jørgen Vinds aggressive ledelse, der gav resultatet (s. 238). Vind blev såret og døde kort efter (s. 65). Kongens eget sår, øjet og ikonografien omtales kun i indledningen og billedteksterne. Ifølge Plate 18 blev kongen såret om bord på Trefoldighed (s. 1; Plate 1 og 18). Bellamy behandler ikke selve episoden nærmere.
- Kieler Fjord: Danskerne blokerede den svenske flåde i Kieler Fjord. Kongen beordrede angreb den 29. juli, men vinden forhindrede det. Den 30.–31. juli gik svenskerne til søs for at provokere et slag, men den nyudnævnte admiral Peder Galt trak sig tilbage i stedet for at angribe. Svenskerne slap derefter ubemærket hjem til Stockholm (s. 23–24, 238). Kongen var rasende (s. 24, 238–239).
- Kongens fatale fejl: Han antog, at svenskerne ikke ville sejle igen samme år, og at den dyre hollandske flåde ikke ville blive holdt vinteren over. Derfor lagde han det meste af flåden op og sendte kun en lille eskadre ud (s. 24, 239). Peder Galt blev dømt og henrettet. Kongens ordre til Pros Mund, der førte den resterende flåde, var, at han skulle forsvare riget med yderste magt og vælde, uden mulighed for tilbagetog. Mund måtte derfor angribe en overmagt. I Femern Bælt mistede Danmark 10 af 17 skibe som priser, og kun to nåede tilbage til København (s. 24, 238–239). Slaget stod den 13. oktober 1644 (titlen på Probsts artikel, s. 149 note 44).
- Bellamys dom: Kongen lagde hurtigt skylden for nederlaget på officererne, men han må selv bære en del af den, både for sine strategiske fejl og fordi han hverken uddannede officererne eller lod dem træffe operative beslutninger. Realistisk set burde han have ført en forsigtig strategi med en »flåde i beredskab« (fleet-in-being) og have undgået slag under ugunstige forhold, men han levede i en illusion om egen styrke (s. 239). Han var en af de sidste monarker, der personligt førte sin flåde til søs, fordi han ikke kunne udholde, at andre fik kontrollen (s. 257).
- Efter krigen klagede kongen over officerernes uduelighed (breve af juli 1644). Ordinansen fra 10. maj 1645 om skibskaptajnernes pligter var et resultat heraf (s. 222).

3.4 Kongens breve om flåden – eksempler

- 1618: Instruks om, at ingen må drive ulovligt fiskeri eller handel på Norges kyster uden pas (s. 28).
- 1629: Kongen kaldte de regionale galejer »aldeles forfaldne« og mere til hinder end hjælp og lod dem i 1631 sælge til hvem der ville. Bellamy betegner det som en overreaktion (s. 143–144).
- 1629: Brev til rigsrådet, hvor han rasede over Jens Juels afslag på at blive rigsadmiral (s. 63–64).
- 1633: Kongen hævdede over for rigsrådet, at Tre Kroner, Victor, Recompens og Justitia var bygget af hans holstenske skove, og at skibene fra Itzehoe var betalt med penge fra Kielerumslaget, så de ikke havde kostet riget en eneste daler. Bellamy bemærker, at skibene alle var bygget tidligt i regeringen (s. 89 og note 34).
- 1640: Kongen skrev, at han længe med stor skade havde holdt Bremerholm og flåden stærk for egne midler, og at han ville blive ruineret, hvis rådet ikke fandt en måde at give ham pengene tilbage på (s. 89–90).

- 1642: Om pengene til 300 nye søfolk skrev han, at det er slet arbejde at være konge i Danmark, hvis det fortsætter sådan (s. 90).
- November 1642: Kongen truede med at sælge flåden, hvis han ikke fik mere hjælp (s. 91).
- 1644: Om Ulfeldts kontrakter skrev han, at det i hans ungdom var den, der gav det bedste tilbud, der fik kontrakten (s. 94–95).
- 1647: Kongen skrev, at tolden i Sundet altid havde været kongens egne penge (s. 76, 92).

4. Flåden i indenrigspolitikken

4.1 Statens opbygning

- Norge blev underlagt Danmark i 1536 og blev styret fra København (s. 41). Krongodset udgjorde næsten halvdelen af jorden og blev forvaltet som len af adelige lensmænd (s. 42). Kongen var også hertug af Slesvig og Holsten, delt med Gottorp-linjen siden 1544. Under Torstenssonfejden tog kongen de hertugelige styrker i brug uden at spørge landdagen eller Gottorp (s. 42). Bellamy kalder riget en »konglomeratstat« (s. 43).
- Danmark var et valgkongedømme. Kongen underskrev en håndfæstning, og »Danmarks Krone« var en fælles suverænitet for konge og råd, altså et dyarki (s. 43). Arild Huitfeldt sammenlignede i sin danmarkshistorie for den unge konge styret med et skib, hvor styrmanden må bruge andres råd (s. 43–44). Systemet brød sammen, fordi kongen kunne føre udenrigspolitik som hertug af Holsten, hvor rådet ikke kunne udfordre ham (s. 44).
- Rigsrådet var i praksis en lukket kreds af højadelen. Af de 48 medlemmer, der blev valgt under Christian IV, havde kun to ingen familieforbindelse til andre medlemmer. Rådet skulle godkende ekstraordinære skatter og havde vetoret mod krig (s. 44). Det havde i gennemsnit omkring 15 medlemmer. Kongen udnævnte nye i ryk: 9 i 1596, 6 i 1616, 4 i 1627 og 6 i 1640 (s. 45). I 1644 indførte han en ny ed, der forpligtede medlemmerne til at adlyde hans mandater (s. 45).
- Rigets embeder var ofte ubesatte (s. 45–46). Rigshofmesteren var en slags vicekonge med ansvar for finanserne og dermed også for flåden, hæren og byggeriet. Kongen ville ikke have en rival og holdt ofte embedet ubesat (s. 46). Statholderen i København fungerede reelt som erstatning for rigshofmesteren og havde skatkammeret, flåden, proviantgården, Tøjhuset og byggeriet under sig (s. 47–48). Rigsmarsken skulle godkendes af rådet (s. 49). Rigsadmiralen skulle først og fremmest føre flåden. Embedet blev stabiliseret med Peder Munk under syvårskrigen, og den første bestalling er Albert Skeels fra 1616 (s. 49).
- Tyske Kancelli blev reelt styret personligt af kongen, hvilket bragte ham i konflikt med rådet. Frederik Günther var hans vigtigste rådgiver i ikke-svenske udenrigssager. Fra 1632, da Ditlev Reventlow blev tysk kansler, mistede rådet al kontrol med kancelliet (s. 51–52). Kongen holdt nøje øje med Rentekammeret og sendte mange små betalingsanmodninger (s. 52).
- Hele centraladministrationen talte kun 60–70 faste medarbejdere (s. 54). Kongen gjorde intet forsøg på at reformere den. Det var delvis bevidst, for at bevare mest mulig kontrol (s. 54). Kongens breve var ofte adresseret til flere embedsmænd på én gang eller fx til »rigsadmiralen eller hvem der har kommandoen på Bremerholm« (s. 53–54).

4.2 Kongens karakter og forholdet til rigsrådet

- Historiografi: Holberg og Slange fremstillede kongen som retfærdig og uheldig, mens Fredericia og især Erik Arup gjorde ham til en arrogant og brutal tyran. Nyere forskning er mere afbalanceret (s. 54–55). Bellamy mener, at Lockhart overvurderer kongens udenrigspolitiske snilde (s. 55 note 35).
- Ifølge Bellamy var kongen arrogant og selvcentreret med en overvældende tro på sin egen skæbne. Han opfattede stilstand som svaghed, kunne ikke uddelegere og fortabte sig i detaljer. Han kastede sig over projekter, kørte modstandere over og mistede interessen, når det gik trægt (s. 55–56).

- 1629 var et vendepunkt. Nederlaget i Kejserkrigen faldt sammen med, at Kirsten Munk forlod ham for en anden mand, og at Kronborg brændte. Derefter blev selvtilliden afløst af bitterhed, og hans motiver blev i højere grad hævn og jalousi (s. 56).
- Forholdet til rådet var anstrengt fra begyndelsen. Kroningen blev udskudt til hans 19. år, selv om han overtog hertugdømmerne som 16-årig, og rådet vandt striden med hans mor om hans opdragelse. Rådets medlemmer var først og fremmest godsejere i Jylland og Skåne og ville have fred for enhver pris (s. 56). Hvis Sverige blev erobret, ville rådet kun være råd for én del af et rige, som kongen regnede for arveligt og enevældigt i Norge og Sverige (s. 57).
- Da rådet i 1624 nægtede skatter til en mobilisering, gik kongen ind i Trediveårskrigen som hertug af Holsten for at redde ansigtet (s. 57). Til gengæld for at hjælpe ham ud af krigen fik rådet kontrol med alle krigsfinanser. Kongen pressede til gengæld rådet ved at true med ikke at underskrive Lübeckfreden (s. 57, 88). Før 1627 holdt rådet i gennemsnit 1,6 møder om året, bagefter 3,1 (s. 57 note 39).
- Svigersønpolitikken, hvor svigersønner blev sat i de høje embeder, gav bagslag. Corfitz Ulfeldt og Hannibal Sehested brugte embederne til at styrke deres egen magt på kongens bekostning, og rådet blev splittet i to fraktioner (s. 58).

4.3 Hvorfor netop flåden

- Flåden var kapitalintensiv, og kongens personlige formue gjorde det muligt for ham i de første år at bygge skibe uden statslig kontrol (s. 58).
- Hæren var adelens domæne. Rostjenesten blev betalt af adelen, og rigsmarsken blev valgt af adelen (s. 58). Kongen kunne kun frit bruge lejetropper i Holsten (s. 58–59). Efter Kalmarkrigen kaldte han dele af bondeopbuddet værre end bæster. Den nationale hær fra 1614 og reformerne i 1624 og 1637 flyttede efterhånden kontrollen til adelen og lensmændene (s. 59–60). I 1627 måtte kongen acceptere Jørgen Skeel som rigsmarsk (s. 49). Flåden var derfor et langt lettere redskab for kongen i striden med rådet (s. 60).
- Kongen havde langt større selvstændighed over flåden end over hæren. Det forklarer, hvorfor flåden blev så stor og hæren så lille. To gange måtte flåden være sidste forsvarslinje efter hærens nederlag. Bellamy citerer Petersen for, at Danmark ville være både stor sømagt og stor kontinentalmagt og endte med at være ingen af delene (s. 39).

4.4 Spillet om rigsadmiralembedet

- Peder Munk var landets ledende admiral siden 1560'erne. I 1596 blev han forfremmet til rigsmarsk og dermed ifølge Bellamy flyttet væk fra flåden. Derefter havde kongen den politiske kontrol med flåden, og da rigshofmester Christoffer Valkendorf døde i 1601, fik han også den finansielle kontrol (s. 60–61).
- Mogens Ulfeldt blev rigsadmiral i 1610 og betragtedes som »kongens mand«. Han havde været vicekaptajn på Nordkap-rejsen i 1599 og underadmiral på Englandsrejsen i 1606. Han var en af de få i rådet, der ikke stemte imod krigsplanerne. Bellamy kalder udnævnelsen et snedigt træk, fordi den samtidig så ud som en indrømmelse til rådet (s. 61).
- Albert Skeel blev rigsadmiral i 1616 og var et besynderligt valg. Han var politiker med ringe søerfaring og tilhørte fløjen, der ville have fred for enhver pris. Hans bestalling begrænsede ham til operative opgaver, og han blev meget brugt til forhandlinger i Bremen og Verden. I 1622 gik han af efter et voldsomt skænderi. Da både rigsadmiral- og rigsmarskembedet nu stod tomt, havde kongen den fulde kontrol over de væbnede styrker. Det medvirkede til krisen i 1624 og indtræden i Trediveårskrigen (s. 61–62).
- Klaus Daa: Efter Jyllands fald i 1627 bad kongen i panik rådet om forslag. Rådet foreslog Jens Sparre, men kongen valgte Daa, som var kavalerist uden søerfaring og kritiker af hans politik. I 1629 forsøgte kongen at få Jens Juel, men Juel afslog og mistede statholderskabet i Norge. Daa blev først udnævnt i

juli 1630 og blev straks sendt mod Hamborg, som han havde frarådet (s. 63–64). 32 af de 36 bevarede breve fra kongen til rigsadmiraler er skrevet til Daa, hvilket tyder på, at kongen ikke stolede på ham (s. 64 note 54).

- Hans Ulrik Gyldenløve, kongens uægte søn, blev i 1634 sendt til København for at lære om flåden og artilleriet, måske for at blive rigsadmiral. Hans navigationslærer mente, at han hverken havde hoved eller talent for det (s. 64). Efter Daas død i 1641 stod embedet ledigt (s. 65).
- Jørgen Vind var rentemester og havde været en erfaren kaptajn i 1620'erne. I 1641 fik han kommandoen over Bremerholm og opsyn med flåden og blev formelt rigsadmiral i 1643. Kongen kunne igen stole på sin rigsadmiral. Vind blev såret ved Kolberger Heide og døde (s. 65).
- Ove Gjedde blev valgt i hast midt i felttoget i 1644. Han havde ingen søerfaring ud over Indienstogtet, og som leder af de norske defensionsskibe havde han ikke fulgt ordrerne, ikke blokeret Göteborg effektivt og mistet et af de bedste skibe. Han var formentlig udnævnt gennem sit venskab med Hannibal Sehested. I 1645 forliste han flagskibet Store Sophia og mistede et skib mere. En undersøgelse gav ham hele skylden og anbefalede en erstatning på 70.000 rigsdaler, som aldrig blev opkrævet (s. 65–66; Plate 20).
- I 1645 blev embedet som rigsviceadmiral oprettet, med Niels Trolle som den første, samt en viceadmiral på Bremerholm. Det viser, hvor lidt kongen stolede på Gjedde (s. 66–67).
- Bellamys vurdering: Kun Mogens Ulfeldt og Jørgen Vind var forståelige valg. Daa og Gjedde blev udnævnt i panik i krigstid, og valget af Skeel er en gåde. Når rigsadmiralernes holdninger stred mod kongens, havde de ingen reel indflydelse (s. 67). Kun to af rigsadmiralerne var professionelle sømænd, og netop de sad kortest (s. 250). I konklusionen går Bellamy videre og siger, at kongen bevidst udnævnte folk uden kendskab til søvæsenet, så de ikke truede hans autoritet (s. 257).

4.5 Kontrollen med flådens civile side

- Flådens civile side, dvs. finansieringen og værftet, hørte under rigshofmesteren eller statholderen (s. 67–68). Breide og Frans Rantzau fik på 23 år hver kun to direkte instrukser om flåden fra kongen, mens Corfitz Ulfeldt fik over 70 på seks år. Fra omkring 1640, da kongen var over tres, uddelegerede han lidt mere. Efter mistanken om misbrug ved krigens begyndelse fik Ulfeldt kun få instrukser (s. 68).
- Frans Rantzau, kongens svigersøn og drikkekammerat, blev rigshofmester, men druknede få måneder efter i slotsgraven efter en voldsom druktur med kongen (s. 47).
- Norges statholder Hannibal Sehested (fra 1642) skabte en selvstændig norsk administration med egen kasse og hær og styrede defensionsskibene. Han planlagde omkring 30 skibe, men under halvdelen blev bygget (s. 50, 68).
- Konklusionen på kap. 2: Kongen bestemte flådepolitikken fuldstændig, men kun indtil der skulle store summer til. Så kunne rådet øve indflydelse (s. 69). Huitfeldt understregede behovet for en stærk »krigsarmada«, fordi »disse lande er flydende«, men kun til forsvar (s. 69). I 1630'erne var konge og råd enige om behovet for en stor flåde, men af forskellige grunde (s. 69).
- Hamborg 1630 var afgørende. I april insisterede kongen på, at en eskadre skulle i søen, mens rådet ville holde flåden i havn, fordi den var landets sidste forsvar. I juni sendte kongen alligevel flåden ud og tog det meste af den ud af Østersøen. Han både underlagde sig Hamborg og genvandt kontrollen med flåden og sin modvillige rigsadmiral (s. 69–70). Bellamy fremhæver episoden som det tydeligste eksempel på flåden som kongens magtredskab mod rådet (s. 243).
- Efter nederlaget i 1644 bevilgede rådet penge til at holde flåden mobiliseret i 1645 mod store indrømmelser om rådets størrelse og valget af nye medlemmer (s. 70).

4.6 Finansieringen: Kongens Kammer mod Rentekammeret

- Flåden kostede mellem en tredjedel og halvdelen af statsbudgettet (s. 71). Store dele af økonomien foregik i naturalier. En skibsbygger fik et år sin løn i 24 par stribede strømper og et andet år hele lønnen i salt (s. 74–75).
- Der var to kasser. Rentekammeret blev ført af konge og råd i fællesskab, mens Kongens eget Kammer blev ført af kongen alene uden nogen kontrol (s. 73). Kongens Kammer er blevet beskrevet som en institution uden stab, uden regnskaber og uden fast kontor. Først i 1632 fik det én kammerskriver, og regnskabet var i praksis kongens egne almanakker og hans optegnelser om Kielerumslaget (s. 75–76).
- Kongens Kammer fik Øresundstolden, Elbtolden, den norske tømmertold, indtægter fra hertugdømmerne og Kielerumslaget. Det rådede derfor ofte over større summer end Rentekammeret (s. 76).
- Traditionelt måtte kongen frit beholde overskuddet af Sundtolden. Christian IV begyndte at betragte hele tolden som sin ejendom. Under formynderstyret fik Rentekammeret over halvdelen af Sundtolden, men i 1607 kun en til to procent (s. 76). Det gav ham magt over rådet, som var afhængigt af hans velvilje (s. 77).
- Kongens Kammer betalte i hovedsagen flådens anlægsudgifter som skibe og tømmer, mens Rentekammeret betalte driften, men grænsen var flydende. I 1636 erklærede kongen, at jern, bly og kabelgarn altid var blevet betalt af rigets indtægter, selv om han året før selv havde købt kabelgarn for 5000 rigsdaler (s. 77). I 1635 betalte han ugentligt besætningen på Fladlusen og noterede det i sin dagbog, men han betonede, at det kun var lån, som staten skulle betale tilbage (s. 77–78).
- Rentekammerets udbetalinger til flådens personel faldt dramatisk efter tronbestigelsen. Bellamy tolker det sådan, at kongen overtog en stor del af driftsudgifterne for at blive flådens eneste leder og ejer. Først fra Kalmarkrigen nåede udbetalingerne igen niveauet fra før tronbestigelsen (s. 81).
- Budgetoverslag over flådens andel af Rentekammerets ordinære udgifter: 1600 76.216 daler (29 %), 1608 70.556 daler (33 %), 1630 394.047 rigsdaler (64 %), 1642 288.660 rigsdaler (47 %) og 1646 557.081 rigsdaler (59 %). Fra 1608 til 1630 blev udgiften mere end femdoblet (s. 83–84). Kongen lod overslaget fra 1642 udarbejde for at bevise behovet for en lenreform, og rådet mistænkte tallene for at være manipulerede (s. 82–83).
- Ladewig Petersen kalder kongens metode for en »kumulativ afpresning« af rådet. Kongen betalte projekter af Kammeret og krævede dem derefter refunderet gennem ekstraskatter (s. 87). Lenenes andel af statens indtægter faldt fra omkring 70 procent i 1600 til 30 procent i 1640'erne (s. 87–88).
- Kejserkrigen var vendepunktet. Kammeret var tømt, og rådet fik kontrol over krigsfinanserne. Som betingelse for at underskrive Lübeckfreden fik kongen løfte om »ti tønder guld« (1 mio. rigsdaler) i erstatning, men pengene gik mest til statens udgifter (s. 88). Det forklarer ifølge Bellamy også hans iver for Elbtolden i 1630 (s. 88).
- Efter 1637 var de ti tønder guld betalt, og de ekstraordinære skatter gik til hæren, så byrden faldt endnu tungere på Kongens Kammer (s. 89). I 1640 kunne skibe ikke sejle længere væk end til lenenes kornforsyninger (s. 89). Rådets svar på kongens nødråb i 1640 var småafgifter, blandt andet på festøl og fede svin, og en opfordring til at holde fred med naboerne (s. 90). Ironisk nok var det i høj grad forhøjelsen af Sundtolden, der udløste Torstenssonfejden (s. 90 note 38).
- Torstenssonfejden blev finansieret af Kongens Kammer og kredit fra købmænd (s. 91). I 1647 foreslog rådet en mindre flåde til 300.000 rigsdaler om året, betalt af kongen. Kongen svarede, at Sundtolden på cirka 300.000 rigsdaler kun lige dækkede hans egne behov, og rådet ville kun bevilge mere, hvis det selv fik lov at bestemme skibenes antal og størrelse (s. 91). Kongen klagede over, at andre monarker fik lov at beholde deres egne penge, mens skattefrie lensmænd intet betalte (s. 92). Prins Christians død i 1647 svækkede ham, fordi Frederiks valg skulle sikres (s. 92).
- Bellamys vurdering: Krisen var delvis kunstig, fordi striden gjaldt, om konge eller stat skulle betale, og meget af kongens formue var reelt statsindtægter. Kongen havde skaffet sig finansiel

selvstændighed på statens bekostning og ville ikke opgive den. Han kom virkelig til at tro, at Sundtolden var hans egen, og Bellamy kalder det kongens egne vrangforestillinger. Men selv med samarbejde var den indenlandske økonomi overbelastet (s. 92–93).

- Skibe uden om rigsrådet: Skibe fra private kontraktører i Holsten, bygget af tømmer fra de hertugelige skove og betalt af kongens pung, lå uden for rådets indflydelse (s. 121). I 1630'erne og 1640'erne byggede norske lensmænd (Christoffer Gjøe og Hannibal Sehested) skibe og fratrak udgiften i lenets indtægter. Det skjulte de reelle udgifter og gav kongen argumenter for en lenreform (s. 121–124). Før Kejserkrigen var motivet politisk, bagefter finansielt (s. 127). Efter omkring 1640 finansierede Rentekammeret ingen store krigsskibe (s. 128). Af de fem store skibe, der blev bestilt efter 1645, blev to bygget på kredit og tre for norske lenindtægter (s. 160–161).
- Korruption: Allerede i 1641 sagde kongen, at Ulfeldt havde »opsuget en tønde guld« (s. 94). Som rigshofmester fra 1643 kunne Ulfeldt selv godkende kontrakter, og kongen blandede sig ikke længere i dem (s. 94). Først efter kongens død blev omfanget kendt. Et skib blev betalt med 95.000 rigsdaler, men vurderet til 63.000. Kommissionen fra 1650 fandt i 1653, at der var leveret tømmer for næsten 1,3 mio. rigsdaler i 1642–48, uden at der var bygget et eneste skib. Prisen var op til 11 gange markedsprisen. Ulfeldt flygtede i 1651, og underslæbet anslås til omkring 1 mio. rigsdaler (s. 95–96). Sammenlignet med England og Spanien var Danmark dog relativt fri for korruption (s. 96–97).

5. Bellamys samlede vurdering

5.1 Flåden som magtinstrument

- Kongens overordnede mål med flåden var magt og eget omdømme (s. 241). Den reelle magt lå i Sundet og i salget af beskyttelse. Pengene finansierede hoffet, nye skibe og slotte, som igen øgede prestigen (s. 241–242).
- Flåden var meget effektiv mod sørøvere og mod Polens og Habsburgs flådeambitioner, men ikke mod Sverige. Først efter 1644 vovede hollænderne at undgå tolden (s. 242). Uden flåden ville Danmark have været et perifert land i europæisk politik (s. 242).
- Over for rigsrådet var flåden en stor succes tidligt i regeringen, og 1630 er det tydeligste eksempel. Senere blev striden om finanserne en bitter kampplads, hvor kongen ifølge Bellamy mere optrådte fornærmet end reelt magtfuldt (s. 243). Samlet set var flåden et effektivt magtinstrument og dermed en succes (s. 243).

5.2 Europæisk sammenligning

- Statsmonopol på vold til søs: Danmark havde tidligt en statsejet flåde, men af nødvendighed, fordi handelsflåden var lille (s. 243–244). Defensionsskibene viser, at kongen ikke ønskede, at staten skulle bære hele byrden (s. 244). Under den første engelsk-hollandske krig kom omkring en tredjedel af Englands styrke og to tredjedele af Nederlandenes fra bevæbnede handelsskibe. Spanien havde kun få statsejede skibe (s. 244). Fordi kongen så flåden som sin egen, var der reelt tale om et kongeligt monopol. Det har feudale rødder, jf. at Christian II i 1523 flygtede med flåden, og det var ikke resultatet af en moderniseringspolitik (s. 244–245).
- Materiel: Ved Torstenssonfejden var halvdelen af skibene over 500 tons deplacement, men de svenske var flere og større (s. 245–246). David Balfour var en af tidens mest fremsynede skibsbyggere, og de sidste skibe fra regeringen kan regnes som første generation af danske linjeskibe (s. 246). Skytset var middelmådigt (s. 246).
- Infrastruktur: København blev en af Europas førende befæstede flådebyer, og Bremerholm havde ingen sidestykke i England, Spanien eller Nederlandene. Bremerholm lå dog uden for volden, og den anden byudvidelse var for grandios (s. 247). Nærmere i udtrækket om Holmen.
- Personel: Danmark havde en fast kerne af søfolk mere end hundrede år før England (s. 248). Skibsartiklerne var mere avancerede end Englands (s. 249), men officererne var svage, og der kom

først en officersskole i 1701 (s. 249). På dette punkt var Danmark hverken bedre eller værre end England, Spanien og Nederlandene (s. 250).

- Administration: Den stagnerede. Der blev ikke oprettet nogen ny administration, selv om flådebudgettet udgjorde mellem en og to tredjedele af statens udgifter, og ingen embedsmand havde ansvaret for flådens økonomi (s. 250–251). Danmark var den eneste nordeuropæiske sømagt uden en radikal reform før midten af 1600-tallet (s. 251–252). Bemandingen var dog bedre end i England. Lønnen var bedre og blev udbetalt, tjenesten var begrænset til fem eller otte år, og der var fire søhospitaler, hvoraf tre blev grundlagt i 1616 i Roskilde, Slagelse og Helsingør (s. 252, 234).
- Styreformen: Flådens andel af det ordinære budget steg fra omkring 30 til 60 procent. Flåden drev overgangen fra domænestat til skattestat, men lenenes naturalieleverancer holdt samtidig det gamle system i live (s. 254). Striden forstærkede dyarkiet, og kløften mellem krone og stat var aldrig større (s. 254–255). Flåden bidrog indirekte til enevældens indførelse i 1660 (s. 255–256).

5.3 Fortjenester og fejl

- Kongen byggede flåden op til en hidtil uset styrke, men var også selv skyld i dens fald. Havde han fulgt rigsrådet, ville flåden blot have været en regional magt og sandsynligvis have tabt til Sverige endnu tidligere (s. 256–257).
- Skibe og værfter var blandt Europas bedste, men flåden var for stor til økonomien og bragte næsten staten til bankerot. Administrationen var ineffektiv og forældet, og ledelsen lå hos en monark, der var politisk og strategisk naiv (s. 257).
- Fejlene hang sammen med hans karakter. Han foretrak det konkrete, som skibe og værfter, frem for det abstrakte, som administration og kommandostruktur. Han brugte masser af tid på håndværkeres pligter og søfolkenes bespisning, mens officererne manglede basal sømandsskab. Han mistede tålmodigheden, hvis tingene ikke gik hurtigt (s. 257). Bellamys analyse af kongens rolle i Kalmarkrigen, Kejserkrigen, 1630 og 1644 findes i 3.3.
- Dommen over hans tid som kommandant: Kongen undlod at uddanne officererne og at indføre en effektiv kommando til søs, og han udnævnte bevidst rigsadmiraler uden sømandskundskab (s. 257). De enkelte skibe var rimeligt organiserede og disciplinerede, men flåden som helhed blev svækket af fem ting: manglende officersuddannelse, ingen fast kommandostruktur, ingen formel signalkode, kongens manglende evne til at uddelegere operative beslutninger og underordnede, der ikke kunne handle på eget initiativ (s. 239).
- Efter kongens død i 1648 kom krisen. Frederik III havde ringe interesse for søvæsenet. Artikel 15 i hans håndfæstning forbød ham at mobilisere eller sende nogen del af flåden ud uden rigsrådets udtrykkelige samtykke (s. 258 og note 21). Der fulgte en Holmens viceadmiral i 1652, Admiralitetskollegiet i 1655, et fast flådebudget i 1663 og adskillelse af civil og militær administration i 1670'erne (s. 258).
- Proviantgården og klædekammeret betjente både hoffet og flåden. Pengene kom fra krongodset og kongens pung, officererne blev lønnet som hofembedsmænd, og alt blev designet, bygget og kommanderet af kongen. En adskillelse ville have været en indrømmelse af, at flåden var statens og ikke et vedhæng til hoffet (s. 258–259).
- Bellamys slutsats: Flåden skal ikke ses som forløberen for en moderne, professionel og bureaukratisk flåde, men som det sidste skud på stammen af en middelalderlig flådetype, der var strakt til det yderste (s. 259). Allerede i kap. 5 kalder han den den personlige flåde for en selvbestaltet renæssancefyrste, som var bemærkelsesværdigt effektiv i begyndelsen, men havde nået sin grænse i 1640'erne (s. 161).

5.4 Revision af ældre opfattelser (kort)

- Flåden var ikke så svag efter formynderstyret som tidligere antaget og blev ikke fordoblet før Kalmarkrigen. Kongens betydning lå i modernisering snarere end i udvidelse (s. 151–152).

- Der var ingen flådeudvidelse i 1630'erne. Antallet af skibe, deplacementet og kanonkapaciteten faldt (s. 152–153). Omkring 1615 havde Danmark kortvarigt det største antal skibe af nogen statsejet flåde i Europa, men blev siden overhalet (s. 160). Detaljer findes i udtrækket om skibene.

6. Tidstavle 1596–1648

År	Begivenhed	Side
1596	Christian IV krones. Peder Munk forfremmes fra admiral til rigsmarsk. 9 nye rigsrådsmedlemmer. Christoffer Valkendorf bliver rigshofmester. Robert Petersen får kontrakt på Viktor kort efter kroningen	s. 45–46, 60–61, 105
1599	Kongen sejler selv til Vardøhus og Nordkap. Kanonstøberiet i Helsingør oprettes. Karl IX tager magten i Sverige	s. 14, 30, 130
1600–01	Balfours Argo bliver kongens nye flagskib	s. 105–106
1601	Valkendorf dør, og kongen tager den finansielle kontrol med flåden. Kongen støber selv kanonen Rosenkartov	s. 61, 130
1602	Islandshandelen går til danske købmænd. Brev til Jakob VI om skotske skibsbyggere	s. 28, 106
1603	Hamborg tvinges til tribut. Forbud mod udførsel af kobber. 100 ens kanoner bestilles	s. 34, 130–131
1604	Tre Kroner (2100 tons) færdig, større end aftalt	s. 106–107, 140
1605–07	Ekspeditioner til Grønland	s. 27
1606	Kongen sejler med otte skibe til Jakob I i London	s. 37, 61
1607	Rentekammeret får kun 1–2 procent af Sundtolden. Göteborg grundlægges	s. 30, 76
1610	Mogens Ulfeldt bliver rigsadmiral. Skibsmodel bygget i kongens nærvær på Koldinghus (1610/11)	s. 61, 101
1611	Kongen truer med krig som hertug af Holsten, og rigsrådet samtykker. Kalmarkrigen begynder med blokade af Älvsborg og Kalmar	s. 14, 238
1612	Recompens grundstøder, og Balfour fængsles	s. 108
1613	Freden i Knærød med 1 mio. rigsdaler i løsesum for Älvsborg. Kongen skriver selv kontrakten med Peter Michelsen	s. 15, 102–103
1614	Første nationale hær. Kongen besøger igen engelske værfter	s. 59, 214
1616	Albert Skeel bliver rigsadmiral med første bestalling. Glückstadt og Det Ostindiske Kompagni grundlægges. Fast tjeneste i fem år og tre søhospitaler	s. 32, 34, 49, 62, 232, 234
1618	Instruks om patruljering af norske farvande	s. 28
1619	Jens Munks ekspedition. Det Islandske Kompagni får monopol	s. 27–28
1619–22	Kongen driver hvalfangst med flådeskibe	s. 28
1620–21	Hamborg anerkender overhøjheden	s. 35
1622	Skeel går af. Forbud mod svensk krigsgods. Isaacsz' Allegori over Øresund	s. 16, 62, 156
1623	Told på svenske skibe	s. 16
1624	Ydmygende grænsemøde i Knærød, hvor dominium maris Baltici går tabt	s. 17, 57
1625	Kongen bliver kredsoberst. Skibsartikler og Holm- og arsenalartikler.	s. 17, 35, 219, 249

	Kejserkrigen begynder	
1627	Jylland besættes. Jørgen Skeel bliver rigsmarsk efter krav fra rigsrådet. Kongen vælger i panik Klaus Daa	s. 18, 49, 63
1628	Alliance med Sverige. Undsætningen af Stralsund	s. 18–19; Plate 22
1629	Blokaden af Wismar. Lübeckfreden og de »ti tønder guld«. Kirsten Munk forlader kongen, og Kronborg brænder. Jens Juel afslår at blive rigsadmiral	s. 19, 56, 63, 88
1630	Elbtolden indføres. Kongen sender flåden mod Hamborg mod rådets vilje. Daa bliver rigsadmiral. Defensionsskibsordningen	s. 31, 35, 64, 69–70
1631	Galejerne sælges. Bådsmandsvåningstolden indføres til Nyboder	s. 86, 143–144
1632	Kongen spørger rigsrådet, hvordan suveræniteten kan styrkes, og får en kornskat. Frans Rantzau drukner	s. 20, 47
1634	Prins Christians bryllup med flådeparade og kongen som Neptun. Hans Ulrik Gyldenløve sendes til flåden	s. 38, 64, 70
1635	Ordre om stærkest mulig flåde og 1400 søfolk. Kongen betaler selv mandskabet på Fladlusen	s. 20, 77–78
1637	To polske krigsskibe opbringes ved Danzig. Corfitz Ulfeldt bliver statholder. Hærreformen	s. 21, 48, 60
1638	Skriftet Mare Balticum	s. 21
1639	Sundtolden forhøjes, og indtægterne næsten fordobles	s. 21
1640	35 krigsskibe samles mod en truende hollandsk flåde. Kongens nødråb til rigsrådet om flådens udgifter. Kongen tegner selv to pramme	s. 21, 89–90; Plate 16
1641	Daa dør, og Jørgen Vind får kommandoen over Bremerholm. Kongens farlige sejlads til Bergen. James Robbins kommer fra England	s. 65, 116, 192
1642	Trefoldighed leveres i strid med kongens model. »Slet arbejde at være konge i Danmark«. Budgetoverslaget. Kongen truer med at sælge flåden	s. 82, 90–91, 120
1643	Ulfeldt bliver rigshofmester og Vind rigsadmiral. Blokaden af Hamborg. Torstensson rykker ind i Jylland	s. 22, 35, 47, 65
1644	Lister Dyb med kongen som admiral. Kolberger Heide 1. juli, hvor Vind såres dødeligt. Svenskerne slipper ud af Kieler Fjord 30.–31. juli. Peder Galt henrettes. Femern Bælt 13. oktober. Gjedde bliver rigsadmiral	s. 23–24, 65, 149, 235, 238–239
1645	Gjedde forliser Store Sophia. Niels Trolle bliver den første rigsviceadmiral. Ordinans om kaptajnernes pligter. Freden i Brømsebro og Christianopel. Rådet får indrømmelser om rådets størrelse og nye medlemmer	s. 25, 66–67, 70, 222
1646	Begrænset lenreform. Kongen sejler sidste gang i norske farvande	s. 31, 91
1647	Navigationsskolen oprettes. Strid om flådens omkostninger på 300.000 rigsdaler. Prins Christian dør. Tre store skibe bestilles	s. 91–92, 149, 223
1648	Christian IV dør. Frederik III's håndfæstning begrænser kongens magt over flåden	s. 92, 258

7. Personer omkring kongen og flåden

Navn	Embede/rolle	År	Side
Christoffer Valkendorf	Rigshofmester, udnævnt som markering over for formynderstyret, men med ringe magt	1596–1601	s. 46–47, 61
Peder Munk	Admiral siden 1560'erne, rigens admiral 1575, rigsmarsk 1596. Førte eskadren til England i 1606	1567–1596 og frem	s. 49, 60–61
Børge Trolle	Holmens admiral	1596–1599	s. 190
Mogens Ulfeldt	Rigsadmiral, »kongens mand«, vicekaptajn 1599 og underadmiral 1606	1610–1616	s. 61
Albert Skeel	Rigsadmiral, politiker og fredsfløj. Gik af efter skænderi	1616–1622	s. 49, 61–62
Anders Sinklar	Kommandant på Kalmar Slot, modtog kongens ordrer til Kalmarflåden	1611–12	s. 235
David Balfour	Skotsk kongelig skibsbygmester (Argo, Tre Kroner, Recompens, Hummeren)	1597–ca. 1636	s. 105–110, 246
Peter Michelsen	Hollandsk privat skibsbygger i Holsten, kontrakt udarbejdet af kongen	1613–1634	s. 102–103, 118–119
Jørgen Skeel	Rigsmarsk, påtvunget kongen af rigsrådet	1627	s. 49
Klaus (Claus) Daa	Rigsadmiral, kavalerist uden søerfaring. Førte flåden mod Hamborg i 1630	1627/1630–1641	s. 63–65, 235
Jens Juel	Statholder i Norge, afslog posten som rigsadmiral i 1629. Rigsmarsk 1631	1629–1631	s. 63–64
Frans Rantzau	Rigshofmester, svigersøn og drikkekammerat. Druknede i slotsgraven	ca. 1632	s. 47
Breide Rantzau	Statholder i København i 18 år	–	s. 47, 68
Frederik Günther	Sekretær i Tyske Kancelli og kongens vigtigste rådgiver i ikke-svenske udenrigssager	–	s. 51–52
Ditlev Reventlow	Tysk kansler	1632–	s. 52
Hans Ulrik Gyldenløve	Kongens uægte søn, måske tiltænkt posten som rigsadmiral	1634–	s. 64
Corfitz Ulfeldt	Svigersøn. Statholder i København 1637, rigshofmester 1643. Leder af flådens civile administration og stod for stort underslæb. Flygtede 1651	1637–1651	s. 47–48, 68, 94–96; Plate 19
Hannibal Sehested	Svigersøn og statholder i Norge. Egen norsk administration, defensionsskibe og skibsbyggeri for lenindtægter	1642–1651	s. 50, 58, 68, 123
Christoffer Gjøe	Norsk lensmand og skibsbyggeri-kontraktør	1631–ca. 1642	s. 121–123
Jørgen Vind	Rentemester, erfaren kaptajn. Kommando over Bremerholm 1641, rigsadmiral 1643. Dødeligt såret ved Kolberger Heide	1641–1644	s. 65, 238

Peder Galt	Nyudnævnt admiral, undveg kamp ved Kieler Fjord. Dømt og henrettet	1644	s. 238–239
Pros Mund	Førte den danske eskadre i Femern Bælt på kongens ordre om ikke at trække sig	1644	s. 239
Ove Gjedde	Leder af Indienstogtet og norsk lensmand. Rigsadmiral 1644, forliste Store Sophia 1645	rigsadmiral 1644–	s. 65–67; Plate 20
Niels Trolle	Første rigsviceadmiral, tidligere lensmand på Københavns Slot	1645	s. 66–67
Erik Ottesen Orning	Holmens admiral, suspenderet efter kongens Bergenssejlads	1630–1645	s. 191–193
James Robbins	Engelsk skibsbygmester. Ombyggede Trefoldighed og byggede Hannibal	1641–	s. 116–118
Albert Baltser Berns og Gabriel Marselis	Kontraktører i Neustadt (Trefoldighed, Frederik)	1638–1649	s. 119–120
Axel Oxenstierna	Svensk rigskansler og kongens bitre personlige fjende	1643–45	s. 15, 22
Kirsten Munk	Kongens morganatiske hustru, forlod ham i 1629	1629	s. 56, 155

8. Usikkerheder og bemærkninger

- Bellamy behandler ikke kongens sår ved Kolberger Heide i selve teksten. Han nævner kun ikonografien og myten (s. 1; Plate 1 og 18) og tilskriver resultatet i slaget Jørgen Vinds ledelse frem for kongens (s. 238).
- Kapitel 1 nævner kongen som deltager i undsætningen af Stralsund i 1628 uden detaljer, mens billedteksten til Plate 22 siger, at kongen personligt førte seks krigsskibe og 150 transportskibe. Kapitel 1 nævner 150 krigs- og transportskibe ved landsætningen i Slesvig i 1629 (s. 19). Tallene kan være blandet sammen i bogen.
- Datoen for slaget i Femern Bælt (13. oktober 1644) fremgår kun af en artikeltitel i en note (s. 149 note 44). Bellamy skriver i teksten blot »early October« om den svensk-hollandske flådes udsejling (s. 24).
- Ove Gjeddes udnævnelse til rigsadmiral dateres til 1644 i billedteksten (Plate 20). Teksten siger blot, at den skete midt i felttoget efter Vinds død (s. 65).