CHRISTIAN 4. OG BREMERHOLM

Af

KNUD KLEM

Det er ikke uden grund, at Christian 4. står som vor sømandskonge. Ingen anden dansk konge har interesseret sig mere for flåden end han. Den var hans personlige ejendom, og han tog i hele sin regeringstid kyndigt, aktivt og myndigt del i alle detaljer, store og små, vedrørende den. Forfatteren fortæller om, hvordan kongens skibsbyggeri på Bremerholm var organiseret, om menneskene, der arbejdede der, om fremskaffelse af materialer, om økonomiske forhold o. s. v.

CHRISTIAN 4.'s interesse for skibsbyggeriet og for Bremerholm er vidt bekendt. Flere forfattere har beskæftiget sig dermed, og der skal derfor ikke her gives en almindelig fremstilling heraf, men kun fremdrages nogle punkter, som i mindre grad har været skænket opmærksomhed.

I Frederik 2.'s tid udgik ordrer vedrørende skibsbygning sædvanligvis til høvedsmanden på Københavns slot, idet slottets og Holmens regnskaber var forenede. Der blev foruden på Bremerholm også bygget skibe „for Københavns slot", hvilket må betyde på selve slotsholmen. Derved var denne regnskabsmæssige sammenblanding naturlig. Men da Karl Bryske fra 1. maj 1595 fik forleningsbrev på Københavns slot og len, adskiltes slottets og Holmens regnskaber. Det var derfor ikke nødvendigt at holde så mange folk på slottet som hidtil. På grund af overgangsvanskeligheder udsattes ændringen dog til 1597.[1] Det blev fremtidig lettere at have oversigt over udgifterne til skibsbyggeriet.

Fra gammel tid havde de københavnske skibsejere benyttet den indre havn ved nuværende Gammel Strand til anbringelse af deres skibe, og her byggede Københavns statholder Christoffer Valkendorf i 1581–84 den vejerbod, som helt frem til 1859 var et markant træk i havnebilledet. Valkendorf anlagde ligeledes en stensat kaj langs strømmen. Med Bremerholms voksende virksomhed og flådens udvikling blev det ubehageligt at have alt for mange koffardiskibe her, og et kongebrev påbød da også københavnerne i 1556 at anvende den såkaldte Grønnegårds havn som vinterleje for deres skibe.[2] Denne havn, som var en

åben naturhavn uden bolværker af nogen art, ses på stikket over København 1587, hvor en række skibe ligger forankret. At det har været fristende fortsat at bruge den gamle havn også om vinteren fremgår af, at formynderregeringen den 1. januar 1592 måtte udstede endnu et åbent brev om, at skibe, der lå i vinterleje i København, skulle lægges i Grønnegårds havn.[3]

Ved Christian 4.'s store ændringer af København i 1606 og de følgende år videreførte han Østervold ned over Bremerholms grund til kanalen mellem Bremerholm og Slotsholmen. Derved blev Holmens område delt i to dele, den gamle Bremerholm og det nye anlæg uden for Østervold. På van Wijks prospekt fra 1611 ses på det nye område en bradbænk mellem bankestokken og reberbanen. I årene 1622–24 anlagdes en ny bradbænk. Senere er der tale om endnu en bradbænk. 6. december 1635 bifaldt kongen, at der skulle slås en dæmning „for enden af reberbanen og ned i dybet". I 1636, da der byggedes et nyt hus til Vibeke Kruse, fik rentemesteren befaling til at sørge for, at jorden fra kælderen under dette hus ved hjælp af en skøtpram førtes hen til „det nye bradested, som er gjort uden for reberbanen".[4] 1636–40 gjordes denne bradbænk færdig. I 1642 blev der anbragt en stor og en lille kran på „det nye pæleværk" uden for reberbanen, „hvorved man kan kølhale både store og små skibe, på det man ikke er trængt til brådsteder, som man nu er".[5]

Frederik 2.'s ankersmedie fra 1563 blev i 1619 ombygget til Holmens Kirke. Hidtil havde Bremerholms folk søgt til Sct. Nicolaj, men da Christian 4. havde anlagt skipperboderne på Holmen (også kaldet „numrene") mellem Admiralgade og Ulkegade og mellem Dybensgade og Størrestræde på pladsen for den gamle urtehave, der ved Rosenborgs opførelse overførtes til dette nye „lysthus", var der basis for en selvstændig kirke for Holmens folk, og hertil benyttedes altså ankersmedien, d.v.s. kun den egentlige smedie, mens den to etager høje bygning ud mod kanalen forneden endnu anvendtes som bolig for smedemesteren, lejlighedsvis også til toldbod og mønt, mens der i det øvrige stokværk var navigationsskole. Dens gavl fra 1560-erne er endnu bevaret.

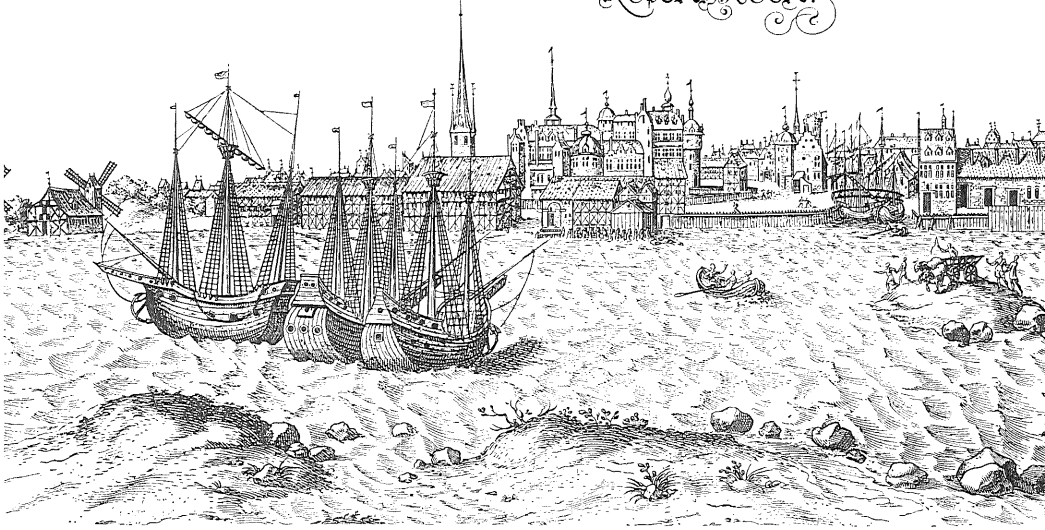
Ankersmediekirken blev hurtigt for lille, og i 1641–43 foretoges da under ledelse af Leonhard Blasius en ombygning, hvorved gavlhuset ud mod kanalen inddroges i kirken. Ankersmedien ses tydeligt på stikket fra 1611, hvor smediebygningen til højre har en række høje

skorstene over esserne, mens gavlen mod kanalen skimtes. På Allards stik fra o. 1620 ses Holmens kirke med de seks firkantede vinduer og to renæssancegavlkviste. Kirkens østgavl er på dette sted delvis skjult af den nye smedie, som opførtes længere ud mod kanalen omtrent på det sted, hvor Nationalbanken ligger i vore dage. På taget af denne bygnings østlige del bemærkes skorstene til esserne, der nu er steget i tal. Hvad esserne angår kan anføres, at den 19. april 1616 fik snedker Hans Wegener betaling for fem blæsebælge, han havde forfærdiget, og som skulle bruges i den nye store smedie. I 1624 nævnes 18 „ilde" i smedien".[6]

I 1590-erne lod Christian 4. opfylde et terræn i havnen øst for slottet. Her anlagde han en ny orlogshavn med opførelsen i 1598–1604 af Tøjhuset mod syd, måske med ham selv som arkitekt, og i 1603 af Proviantgården mod nord, begge med Bernt Pejtersen som bygmester. Mod øst ud mod søen opførtes galejbygningen til brug for oplægning af flådens mindre fartøjer, samt svovlhuset. I det sidstnævnte residerede svovlmesteren og hans personale, der fremstillede det fyrværkeri, som kongen havde brug for. I østsiden af bassinet fandtes en indsejling fra havnen, hvorigennem orlogsskibene kunne passere. Fra Tøjhuset modtog skibene før udsejling til deres togt deres bestykning, på Proviantgården deres proviant, og afleverede begge dele de samme steder igen efter endt togt.

Da Proviantgården var opført, overførtes Holmens kornlagre hertil fra deres tidligere opholdssted på Bremerholm, som derefter fik sin endelige og tilsigtede anvendelse, og i 1606 derfor for første gang betegnes sejlhuset, for enden af reberbanen.[7] Nu var der bedre muligheder for at oplagre korn m. m., som indkom fra lensmændene og statens leverandører. Proviantgården hørte under proviantskriverens forvaltning. Det var uheldigt for Bartholomæus Haagensen, da Proviantgården den 11. maj 1626 gik op i luer, hvorved han fik sin afsked. At han fik skylden for den opståede ildløs fremgår af, at han til kongen måtte udstede et gældsbrev på 2000 sletdaler, for hvilke der skulle leveres tømmer til Proviantgårdens genopførelse, men bortset herfra slap han øjensynlig for videre tiltale.

Hvis man vil studere Holmens virksomhed nærmere, lønner det sig at sammenligne de to instrukser for proviantskriverne Niels Paaske fra 1597 og hans efterfølger Mads Davidsens fra 1621, der begge findes gengivet i Kancelliets brevbøger.[8]



Udsigt fra Amager mod Slotsholmen og Bremerholm ca. 1587. I forgrunden skibe i Grønnegårds havn, til højre ankersmedjen (senere Holmens kirke). Udsnit af stik i Braunius: Theatrum urbium IV.

Copenhagen seen from the Island of Amager, about 1587. Left, ships in the Grønnegård harbour in front of the castle; right, the anchor smithy of the Royal Dockyard.

Det fremgår af disse, at regnskabsåret gik fra maj til maj. Proviantskriverne skulle føre ugeregistre over indtægter og udgifter. Disse ugeregistre skulle hver lørdag eftermiddag gennemses af rentemesteren, således at denne kunne meddele rigshofmesteren (1597) eller kongen (1621), om der manglede noget. I 1621 indførte man som yderligere sikkerhedsforanstaltning kvartalsoverslag over, hvad proviantskriveren havde i forråd. Proviantgården var jo kommet til siden 1597. Disse kvartalsoverslag protokolleredes, og det skulle i protokollen anføres, hvor meget man omtrentlig årlig brugte af de enkelte varegrupper.

Hver lørdag morgen holdtes der mønstring på Holmen, idet kosten indgik i lønnen, og proviantskriveren nødvendigvis måtte kende behovet. De pågældende personer opførtes på en liste, som påtegnedes af såvel renteskriveren som af Holmens befalingsmand. Såfremt der i ugens løb skete afgang eller tilgang, skulle dette anmeldes med oplysning om dag og klokkeslæt for disse ændringer. Niels Paaske havde pålæg om, at han hver måned skulle opgive arbejdslisterne for mændene i den store smedie med angivelse af de enkeltes forsømmelser, beregnet i hele og halve dage. Årsagen var næppe den, at smedene

var særlig forsømmelige, men snarere, at mestrene, som det siden blev almindeligt også på private værfter, også anvendte smedene til deres eget arbejde ude i byen, hvortil kom smedenes særlige lønningsforhold, idet de aflønnedes halvt i penge, udbetalt fra rentemestrene, og halvt i fetalje, som udleveredes af proviantskriveren. Man var nøjeregnende. Holmens kok skulle hver lørdag afkræves det køkkenfedt, som var blevet tilovers i den foregående uge, ligesom det samme skete for skibskokkenes vedkommende, når skibene kom hjem fra togt. Hovedformålet med instrukserne var naturligvis at opregne proviantskrivernes forpligtelser, men disses opfyldelse tjente tillige til at skabe klarhed over, hvad der skulle bruges af penge og fetalje fra uge til uge og holde kontrol med alle medvirkende, hvad der nok ikke var så let.

Da instrukserne omfatter en opregning af alle årslønnede personer, giver de et udmærket overblik over disse, og det vil derfor være naturligt at sammenligne de to instruksers oplysninger herom.

I 1597 nævnes følgende ansatte: ankersmedemesteren, svovlmesteren, Jørgen maler, Mikkel bartskær, Peder rebslager, Jørgen sejllægger, Jørgen Andersen bødker, bødkersvend Mogens Olsen, Holmens kokke, skibskokkene, kældersvende på Holmen og i skibene, underskriver Klavs Mikkelborg, skriverdreng Peder Thomsen, 1 kornmåler, 2 arbejdskarle, 37 skippere, 20 styrmænd, og 2 skibspræster. Interessant er oplysningen om, at der ved Holmen var 3 arbejdsvogne med 6 heste, der til proviantskriverens orientering skulle have 6 tdr. havre om ugen. Hvis disse vogne ikke var nødvendige til Holmen, kunne de benyttes til Slottets behov, men hvis der i en fart skulle bruges flere vogne til ind- og udskibning af fetalje, skulle lensmanden være behjælpelig med slottets vogne eller skaffe bøndervogne til hjælp, så at det ikke for kongens bekostning skulle være nødvendigt at leje vogne. Til gengæld gik det rigtignok ud over bønderne. Hvis der manglede noget til Holmen eller skibenes behov, skulle Niels Paaske i tide anmelde det, for at det kunne blive forskrevet fra kongens lensmænd, men skulle der købes noget hos købmænd, bødkere eller andre håndværksfolk, skulle rentemesteren skaffe de nødvendige penge hertil. Hvad Niels Paaske fik ind for huder, skind, køkkenfedt og bærme, skulle han sælge til højest mulig pris og anvende pengene til gavn for Holmen. Det afgivne talg skulle han støbe til lys til brug for Holmen og skibene.

I 1621 var der ingen bestemmelse om arbejdsvogne. Til gengæld var der nu en del flere medarbejdere: ankersmedemesteren, brademester

Kjeld Knudsen (tog sig af kølhalinger), sejllægger Peder Olsen, kompasstryger Peter Aaes, rebslagermester Hans Teigler, mestersvend på reberbanen Niels Pedersen, Morten bygmester, bygningsskriver Mads Hansen, Jokum plattenslager, Laurits bøssemager, Eggert buntmager, Nikkel trommeter (musikant), Anne Magnus trommeter, kok Hans Brunsvik, kok Niels Hals, 1 tøjskriver, vinskænk Christen Skammelsen, bartskæremester Christoffer Behr, byfogeden i Roskilde, kongens købmænd på Færøerne, 43 skippere, 30 styrmænd, skarprettermester Christoffer Bastian, mestermanden uden for byen, sognepræsten ved Sct. Nikolaj, sognepræsten ved Helliggejst, Holmens præst, slotspræsten og forstanderen i Helliggejst.

Den ene rebslager i 1597 er blevet til en rebslagermester og en mestersvend i 1621. I øvrigt anvendte man fanger på Holmen og navnlig på reberbanen. Ud over en sejllægger er der i 1621 tilkommet en kompasstryger, et udtryk for fremgangen i navigationen og dens hjælpemidler. Vi møder nu også en plattenslager, en buntmager og en bøssemager. Man kan undre sig over, at der ingen billedhugger eller billedskærer fandtes, men da sådanne i høj grad anvendtes, må de falde uden for proviantskriverens forretningsområde. Da der naturligvis stadig var brug for bødkere, men disse ikke nævnes i 1621, må deres arbejde være leveret fra byen.

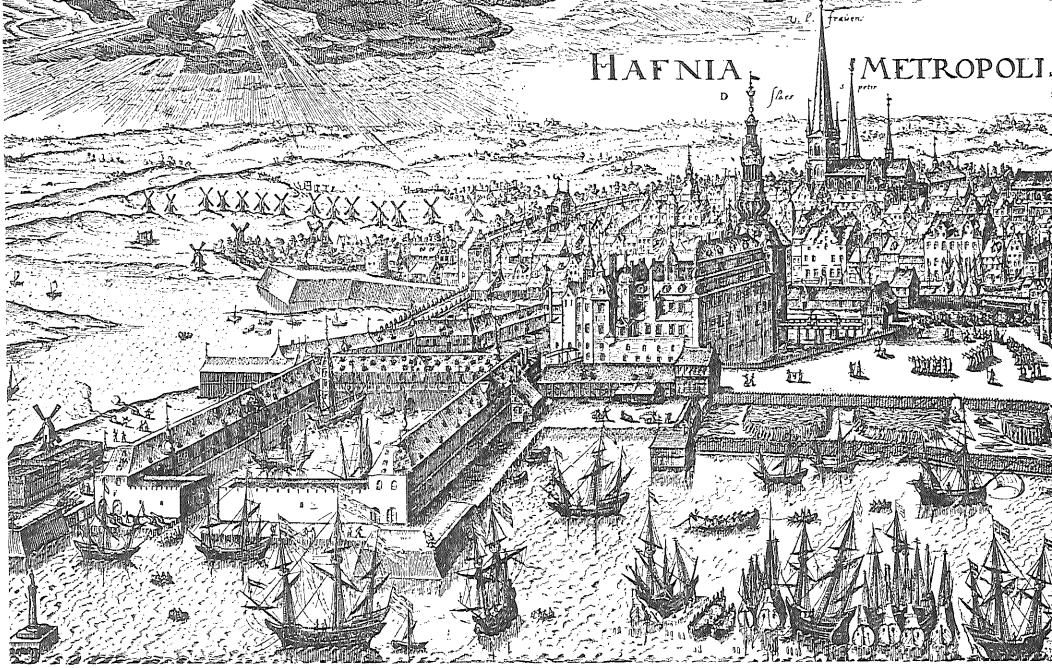
Bemærkelsesværdigt er det, at der i 1621 findes en bygningsadministration med en bygmester og hans skriver, et udtryk for det forøgede bygningsarbejde, der fandt sted på Holmen. Da Holmens kirke er kommet til siden 1597, er kirkens præst kommet på proviantskriverens budget. Det samme gælder slotspræsten samt sognepræsten ved Sct. Nikolaj, der stadig var sømandskirke. Når forstanderen i Helliggejst er medtaget, skyldes det utvivlsomt helligåndshusets anvendelse som tugthus og børnehus, hvor de indsattes håndværksarbejder kom Holmen til gode. Forstanderen fik i genant tienden fra præstegården i Gentofte. Når vi finder byfogden i Roskilde på proviantskriverens liste, angiver instruksen selv, at han „lader høste Jostholms eng". Måske har det også spillet en rolle, at Christian 4. ved en forordning af 4. juni 1618 i Roskilde havde oprettet et hospital for matroser og konstabler. Det må dog tilføjes, at sådanne hospitaler også oprettedes i Helsingør og Slagelse, uden at dette afspejler sig her. At mesterskarpretteren i København og mestermanden uden for byen står på lønningslisten, er et vidnesbyrd om øget behov for disses uhyggelige medarbejde. Det bør

tilføjes, at den omfattende slagteri-, bageri- og bryggerivirksomhed ved slottet og Holmen var direkte underlagt proviantskriveren, der fik strenge pålæg om i sit arbejde kun at følge kongens direkte ordrer, hvilket må opfattes som udtryk for, at der på dette område blev snydt i omfattende grad. Christian 4. opførte 1616–18 det endnu bevarede berømte bryghus på grundlag af en hjørnebastion i slottets befæstning. Bryghuset brændte i 1632, men genopbyggedes med det senere velbekendte valmtag. Det var bryghus indtil en ny brand i 1767 og anvendtes efter den derefter foretagne nyopførelse som magasin; nu er det en del af tøjhusmuseet.

Skibsbyggeri

Allerede fra Kong Hans' tid, da en egentlig dansk orlogsflåde tog sin begyndelse, drev staten selv skibsbyggeri dels på egnede steder ude i landet, dels – og navnlig – på Bremerholm, efter at dette værft var påbegyndt op i 1500-årene. Flåden suppleredes også ved hjælp af skibe, som byerne stillede. Større byer stillede et skib alene, i 1557 således Malmø, København og Ålborg, i de mindre købstæder var to eller flere sammen. I 1557 var Helsingør således sammen med Roskilde, Kalundborg, Slangerup, Holbæk og Nykøbing S. I 1556 stillede disse 6 byer 2 skibe, hvoraf Helsingør sammen med Roskilde og Slangerup afgav et skib, kaldet „Musen". Ifølge Kancelliets brevbøger havde der i 1550-54 ikke været brug for købstadsskibene, men derimod ofte i de foregående år. Som grund angav man sørøvere, snaphaner og trusler mod handelsskibe på grund af krigen mellem England og Frankrig. At det var en belastning for byerne at stille orlogsskibe ses bl. a. deraf, at Helsingørs udgifter til orlogsskibe i 1555–56 udgjorde to tredjedele af byens samlede udgifter, 1556–57 endog syv ottendedele, og i 1557–58 godt halvdelen.[9]

Fra sin far overtog Christian 4. flere skibsbygmestre: Hans Katlin, Hans Madsen og Johan Worm. Han selv entrerede med en række andre: Robert Pejtersen, Claus Johansen og ikke mindst David Balfour og Daniel Sinclair. De anvendtes dels på Holmen, dels ude omkring i landet, hvor bl. a. Kolding var et meget anvendt byggested. Kongen fulgte stærkt med i skibsbyggeriets gang. I 1612, da Claus Johansen byggede en galej i Kolding efter en skabelon, kongen havde stående på Koldinghus, og hvor der i lenets skove var fornødent byggemateriale,



Christian 4.'s Tøjhushavn 1611. Til venstre Tøjhuset, opført 1598–1604, til højre Proviantgården, rejst 1602–06. Mod havnen Galejbygningen og indsejlingen fra den ydre havn. Venstre halvdel af Joh. van Wijks prospektstik af København.

Christian IV's Arsenal harbour in 1611, with Arsenal (built 1604) and Victualling Yard (1606).

fik sagen et helt dramatisk forløb, dels fordi galejen blev beskadiget, da den skulle sættes i vandet, dels fordi afløbningen senere forsinkedes, fordi den først kunne ske, når vintervandet indfandt sig omkring mikkelsdagstid (29. september). Kongen havde under Kalmarkrigen hårdt brug for skibet „til rigets nødtørft" og sendte skarpe breve til lensmanden, Casper Markdanner, der flere gange fik en opsang for den skuffelse, han beredte kongen i denne sag.

Af de nævnte bygmestre fik navnlig Balfour og Sinclair betydning. Disses arbejde er omtalt af H. D. Lind, hvorfor vi ikke skal komme nærmere ind herpå. I stedet skal gives en redegørelse for de anstrengelser, som Christian 4. udfoldede for at skaffe mandskab til bygning af skibene.

Indkaldelse af tømmermænd

Allerede fra Frederik 2.'s tid omtaler kilderne i en lang række tilfælde indkaldelse af skibstømmermænd udefra. Under den forøgede skibsbygningsvirksomhed på Bremerholm, som Christian 4. satte i værk, blev behovet for skibstømrere stærkt forøget, og dette behov kunne foreløbig ikke opfyldes i hovedstaden, bl. a. af den grund, at man om vinteren arbejdede med formindsket styrke, og i sommertiden havde højkonjunktur i byggeriet. Christian 4. måtte derfor fortsætte sine forgængeres anstrengelser på dette område, og det gjorde han i høj grad målbevidst til skade for skibsbyggeriet ude i landet.

Det begyndte allerede under formynderregeringen i 1589 med en henvendelse til en række købstæder på Sjælland, Fyn og i Skåne, hver med sit specificerede krav. Det drejede sig i alt om godt 100 mand, hvoraf der fra København indkaldtes 16 og fra Malmø 16 for at nævne de største krav. Hvis man ikke var i stand til at skaffe skibstømmermænd i fuldt omfang, bad man om supplering med hustømmermænd[10].

Der mangler oplysninger fra adskillige år, men det er naturligvis også kun nødvendigt at anføre en række eksempler for at anskueliggøre fremgangsmåden. I 1618 indforskreves 59 skibstømrere fra 22 forskellige byer, alle med angivelse af folkenes navne. Fra Jylland indkaldes 21. Det er bemærkelsesværdigt, at de 8 var fra Kolding, der som antydet var et godt byggested. Fra Sjælland indkaldtes kun 5, hvoraf ingen var fra København, 9 var fra Fyn, 19 fra Skåne, Halland og Blekinge og 5 fra hertugdømmerne (3 fra Flensborg og 2 fra Rendsborg).[11]

At kongen gennem lokale hjælpere havde sine garn ude for at finde ud af, hvad der fandtes af skibstømmermænd rundt omkring i landet, fremgår af, at han senere på året i november er i stand til at sende nye breve ud til en lang række lensmænd med meddelelse om, at der foruden de folk, som han allerede havde indkaldt om foråret, endnu fandtes adskillige skibstømmermænd, som enten var blevet forstukne og skjult af folk, der benyttede deres arbejde, eller som ikke havde fået tilhold om at indstille sig, som de billigvis burde have fået. Lensmændene skulle erklære sig om, hvorfor kongens befaling i første omgang ikke var efterkommet og i øvrigt fremefter indtil anden ordre blev givet passe alvorligt på, at der ingen skibstømmermænd blev tilbage i købstæderne i deres len, for at kongen ikke skulle lide afbræk

på sit arbejde på grund af den skete forsømmelse. Det fremgår heraf, at samtlige skibstømmermænd i disse områder indkræves til hans tjeneste. Der følger derefter navne på yderligere 79 skibstømrere ud over de 59, han i første omgang havde forlangt. Alle navnene er nye, så det drejer sig udelukkende om nye folk, han havde fundet frem til. I Ålborg var der 9 ud over de 5 tidligere omtalte, i Flensborg 10 nye ud over de 3. Hertil kom, at der var tilkommet 7 byer med i alt 27 folk, hvoraf alene 16 i Marstrand, som kongen ikke kendte i foråret.[12]

Advarslen hjalp øjensynlig ikke tilstrækkeligt. 20. juni 1623 så kongen sig nødsaget til at meddele 13 lensmænd i Danmark, Skåne, Halland og Blekinge, at en række købstæder ikke havde fremsendt skibstømmermænd i 1622 og øjensynlig heller ikke endnu i 1623, trods det fremrykkede tidspunkt. Lensmændene skulle derfor beordre skibstømmermændene i de anførte 13 byer til straks at begive sig til Bremerholm. De, der ikke ville gøre det med det gode, skulle lensmændene sende af sted under forvaring.[13] I januar 1632 fik statholder Frands Rantzau ordre til straks at sende så mange tømmermænd fra København, som han kunne få fat i, da kongen ønskede snarest at lade flåden istandsætte. De skulle kun arbejde på Bremerholm en kort tid og ville derefter igen blive forløvede.[14] Det drejede sig altså her om udrustning af eskadren.

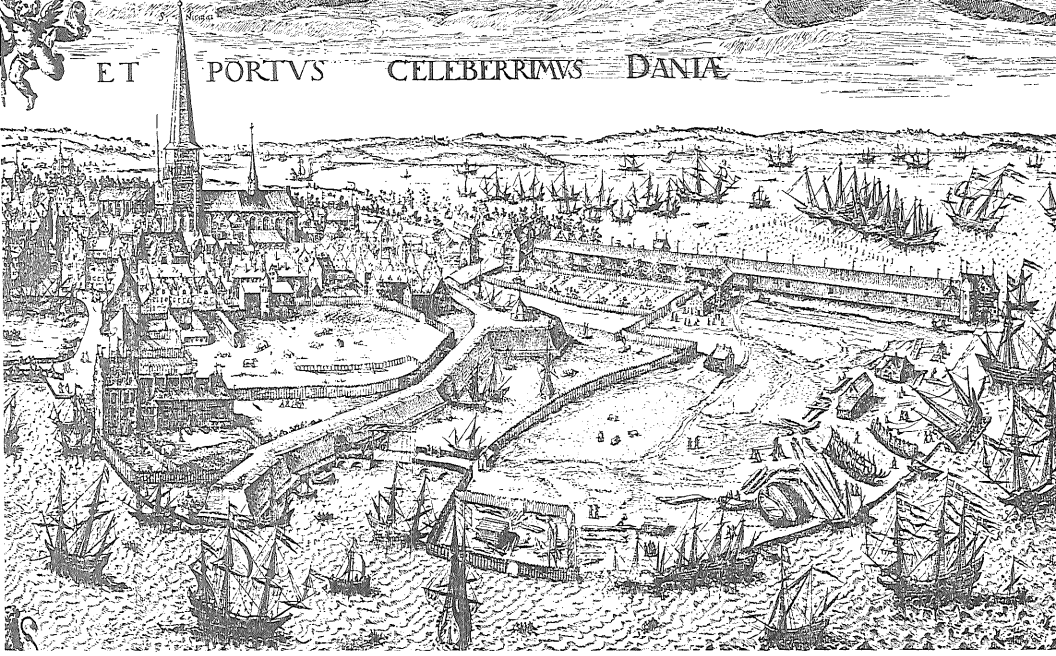
Som antydet havde det gode byggested Kolding altid kunnet stille mange skibsbyggere til rådighed for Bremerholm, så forbindelsen her må siges at være temmelig fast. I 1633 ønskede Jørgen Sørensen af Kolding, der i mange år havde tjent kongen som skibsbygger, at holde op, da han på grund af alder ikke kunne passe sit arbejde. Han fik også afskeden bevilget og fritoges endda for livstid for borgerlig og byens tynge, dog under forudsætning af, at hans søn Christen Jørgensen mødte i hans sted.[15] Et udtryk for Christian 4.'s tilknytningsforhold på dette område til Kolding finder vi også i 1636, da kongen tillod de Kolding skibstømmermænd at benytte et stykke jord under Koldinghus til kålhave.[16]

14. februar 1633 udgik der befaling til 12 lensmænd i Danmark om ved kyndelmisse (2. februar) at sende 50 navngivne skibstømmermænd til Bremerholm fra Danmark, ligesom Korfitz Ulfeldt skulle sende 2 fra Marstrand.[17] Det pålagdes lensmændene at tilholde alle skibstømmermændene at møde hvert år. Samme år fastlagdes den pligtige arbejdstid i København til to måneder om året fra 1. marts at regne.

Den tjenstlige fremgangsmåde var således: De pågældende skibstømmermænd skulle, forsynet med et pas, møde på Bremerholm o. 1. marts for der „at lade sig bruge ligesom kongens andre skibstømmermænd" i to måneder. Så længe de var i kongens tjeneste, skulle de befordres frem og tilbage med heste og en vogn, have fri færge over færgestederne, forsørges for deres egen person med fri nødtørftig underholdning af mad og øl og med samme besoldning for hver dag, de arbejdede på Bremerholm, som kongens andre skibstømmermænd. Desuden skulle de hele året have fribolig i deres hjemby og ikke besværes med nogen vagt, bådmands- eller bøsseskyttetold eller anden borgerlig tynge undtagen skatterne til kronen, som erlagdes i rentekammeret. For ikke at besvære hjemstedskommunen for meget måtte de ikke befatte sig med købmandsskab, medmindre de ville betale byen den sædvanlige rettighed deraf. De måtte heller ikke holdes længere i kongens tjeneste end to måneder „eller der omkring". De skulle ved henrejsen fra stedets lensmand eller stadens borgmester møde med bevis for, at de ville begive sig i kongens tjeneste, ligesom de på hjemrejsen skulle medføre bevis fra befalingsmanden på Bremerholm for, at de var lovligt dimitteret fra kongens tjeneste.[18] På tilsvarende måde udstedtes bestalling for de skibstømrere fra København, der tilsagdes til arbejde på Holmen. Også for deres vedkommende drejede det sig om to måneders tjeneste i marts og april, der altså var skibsbygningsarbejdets højsæson.[19]

Undtagelsesvis sendtes skibstømrere til kongeligt arbejde uden for København, efter som behovet nu var. I 1638 fik de Kolding skibstømmermænd ordre til i stedet at begive sig til Haderslev, og der sluttedes akkord med dem om, hvad de skulle lave og om lønningen.[20] I 1640 var behovet i Kolding, for da fik lensmanden Jørgen Brahe ordre til at skaffe så mange skibstømmermænd, som det var muligt at få i Assens og sende dem til Kolding,[21] hvor der netop det år blev bygget to galejer til kongen. Det fremgår af disse eksempler, at man forsøgte at skaffe folk fra de nærmeste steder, når byggeriet fandt sted ude i landet.

Som man ser, var lønningsvilkårene for de til Bremerholm indforskrevne skibstømrere ikke dårlige. De lønnedes naturligvis kun i den periode, de arbejdede, men de havde ligesom deres kolleger i København fribolig og andre begunstigelser i deres hjemby hele året. Når det da ofte havde været så svært at få dem til at rejse til København,



Udsigt over Bremerholm 1611. Til venstre ankersmedjen fra 1563, i midten den af Christian 4. anlagte nye Østervold med voldgrav, der delte Bremerholm i to dele. Til højre reberbanen med „Kikkenborg" ud mod havnen og Sejlhuset ved den modsatte gavl. Skibe ses under bygning på beddinger langs havnen, ligesom et skib bliver kølhalet ved bradbænken. Højre halvdel af van Wijks prospektstik.

Bremerholm, the Royal Dockyard in 1611, with the anchor smithy (left), part of the ramparts of Copenhagen with moat (centre) and slips, ropewalk and sail-house (right).

må det bero på, at der var brug for dem hjemme, og at de derfor ikke kunne få det nødvendige rejsepas fra deres lokale arbejdsgiver, og det må også have været hårdt for byerne at være underkastet denne tvang, men det agtede kongen ikke at tage hensyn til. Hans arbejde gik forud for andet, og Christian 4. har sikkert betragtet det som en begunstigelse, da han i 1635 udstedte åbent brev til borgerne og skipperne i Kolding med bevilling til at holde en enkelt god skibstømmermand hjemme til istandsættelse af deres skibe, når alle de øvrige blev sendt til København, men også de Kolding skibsejere havde naturligvis i forårstiden behov for at få deres skibe gjort rede til sejlads,[22] så de var måske ikke særlig begejstrede for den kongelige nåde.

Som foran bemærket indkaldte kongen i 1618 i alt 138 skibstømrere

udefra. Hvor mange der var fast knyttet til Holmen, kan vi danne os en forestilling om af et missive, der i maj 1625 udstedtes til rentemestrene, der fik besked om de fremtidige lønninger, idet der indtraf en lønforhøjelse. Herefter skulle 20 tømmermænd have en dagløn af 28 sk., 20 skulle have 24 sk., 20 andre 20 sk. Endelig betaltes 20 med i alt 16 sk. Der var altså i alt 80 tømmermænd, hvis lønningsvilkår var bestemt af anciennitet og dygtighed, men dernæst tilføjes, at daglønnen for en borer skulle være 10 sk., og for bolteslagere og savskærere hver 12 sk. Deres antal er ikke angivet og er rimeligvis lige så stort eller større.

Da ordren udgik i begyndelsen af maj, må vi gå ud fra, at den to måneders højsæson i marts og april for de udefra indkaldte var overstået, således at ordren kun omfattede de faste folk på Holmen.[23] Hertil må yderligere medregnes de lærlinge, som skibsbygmestrene Balfour og Sinclair hver i et antal af tolv i en fireårsperiode havde forpligtet sig til at uddanne. Det var just i denne periode, at man med henblik på uddannelse af arbejdsledere i fremtiden havde indført dette system, hvor de erfarne skibsbygmestre uddannede nye folk i en læretid på 4 år. Der kan derfor i højsæsonen meget vel være 250–300 mand i arbejde i selve skibsbyggeriet, et tal der forøgedes med de andre håndværksfag, der hørte til: rebslagere, sejlmagere m. fl., ikke mindst smede, af hvilke Arup anfører, at der var 70. Han mener, at der i alt var ca. 800 mand i arbejde på Bremerholm, et tal der dog synes noget højt.[24]

Fremskaffelse af tømmer

Tømmeret til skibsbyggeriet leveredes sædvanligvis fra kronens len, af hvilke mange var skovrige. For Danmarks vedkommende drejede det sig ofte om skove under Kalundborg slot og i Vordingborg len. I 1610 måtte skovene i Skanderborg og Åkjær len holde for, i 1611 Silkeborgskovene. De skånske provinsers skovrigdom hjemsøgtes hyppigt, ikke mindre skovene i Sølvesborg len og det øvrige Blekinge, der var den mest skovrige landsdel. I 1596 fik Caspar Markdanner på Koldinghus besked om at hugge tømmer til bygning af et skib på 140 læster. Tømmeret skulle hugges i skovene „mod Middelfart", så det var lettere at hente. I 1600 blev der i Tryggevælde len hugget skibstømmer, som førtes til Køge.

Bedst var det jo, om træet var i nærheden af byggestedet. Da Christian 4. genoptog skibsbyggeriet på Slotø ved Nakskov i 1620-rne ved at udbygge det gamle hensovne værft fra Kong Hans' tid, lykkedes det at skaffe tømmer i de nærliggende skove under Ålholm, Halsted-kloster og Maribo kloster,[25] og i 1640 fik Jens skibsbygger fra Kolding ordre til at hugge skibstømmer i Stenderup nordskov til brug for de to galejer, som kongen agtede at bygge i Kolding.[26] De tekniske krav til værftsanlæg var ikke større, end at skibsbyggeriet kunne finde sted hvor som helst. Derfor byggede Christian 4.'s skibsbygmestre f. eks. gentagne gange skibe i Blekinge i nærheden af de skove, som skulle levere tømmeret. Skibet kom således til tømmeret i stedet for omvendt. I andre tilfælde kunne der være lang vej til byggestedet, fordi man måtte vælge skove, hvor der fandtes egnet træ, men der gaves i så tilfælde ordre til, at tømmeret skulle bringes til nærmeste ladesteder; for at gøre det lettere for bønderne beordrede kongen flere gange, at den pågældende lensmand skulle sørge for, at bønderne kunne benytte de frosthårde veje i vintertiden, hvilket lettede transporten. Af hensyn til træets lagring var det jo i øvrigt vintertiden, man benyttede til skovhugst.

Der er, ud over det allerede nævnte, kun grund til at anføre et par eksempler, hvor kilden i nærmere detaljer omtaler den anvendte fremgangsmåde. Til et nyt skib, som kongen i 1610 agtede at lade bygge, fik Laurits Ebbesen ordre til alle vegne i skovene i Skanderborg og Åkjær len straks at lade det nødvendige tømmer udse efter de skabeloner, der sendtes ham med kongens skibstømmermand, som selv medbragte brevet herom, og siden lade tømmeret hugge i Mikkelmesnede (?).[27] I december 1598 fik Knud Grubbe i Blekinge len detaljeret ordre på nogle tylter overløbsbjælker, kobryggebjælker, barkholter, skærstokke m. v. med nøje angivelse af antal og dimensioner. Mens føret endnu holdt, skulle han i Blekinge antage 20–30 par savskærere til at skære tømmeret for en betaling af 1 sk. dansk for hver alen, som blev skåret, med udtrykkelig understregning af, at det var den på Bremerholm anvendte alen, som skulle benyttes, den som var 7 sjællandske kvarter lang. Der var som bekendt noget forskellige mål i de forskellige dele af riget. „Og skal maales paa dybligheden, naar treen (træerne) er skaaret, hvad overlegs er paa alden (alenen) skal siden maales paa længden". Herefter skulle savskærerne betales således som de kongelige tømmermænd, hvem kongen havde medgivet samme alen,

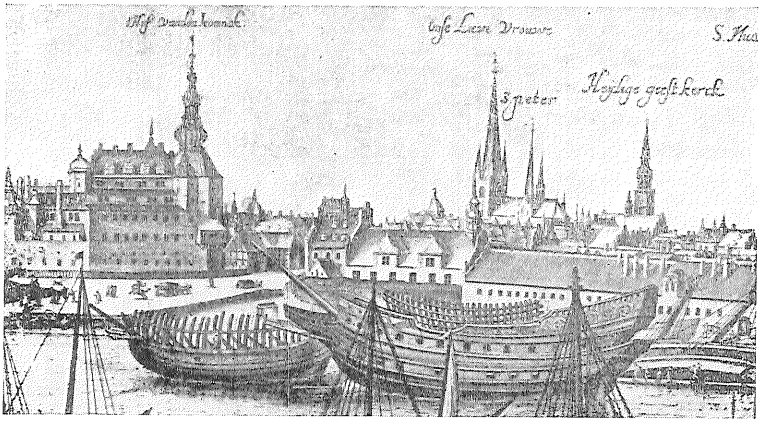
nærmere skulle vise ham. Tømmermændene skulle han give nødtørftig underholdning, mad og øl og 8 sk. dansk i dagløn. Han skulle skaffe tømmermændene de nødvendige folk og føre tilsyn med, at arbejdet gik flittigt for sig.[28] Under samme dato fik Gert Rantzau ligeledes en detaljeret ordre om tømmerhugning i Haderslevhus' skove. Her er ikke tale om at engagere stedlige savskærere, men kun om de medsendte tømmermænd, der skulle have underhold svarende til de først nævnte, men uvist af hvilken grund her kun fik 5 sk. dansk i dagløn.

Ved de forskellige tømmerhugster pålagdes det lensmændene at skåne skovene mest muligt. I 1635 konstateredes det, at en del af kronens bønder dristede sig til at forhugge kronens skove i Hald len. Da de på grund af armod ikke havde midler til at betale bøder for forseelsen, fik lensmanden Knud Gyldenstjerne ordre til at tiltale dem og få dem domfældt, medmindre de for deres modvillighed snarere burde sendes i jern på Bremerholm. Kongen tålte ikke slig selvrådighed, og skønt han meget vel indså, at det var af fattigdom, de havde forset sig på skoven, skulle de dog undgælde.[29] Såre ofte kom tømmeret, og da gerne fyrretræ, fra Norge, især fra Lister len i Vest-Augder og navnlig fra Nedenæs len i Øst-Augder, altså fra det sydlige Norge, den del af landet, hvorfra også den store tømmereksport gik til England og Holland. I dette len sad Kristoffer Gøye som lensmand. Foruden af tømmer var han også leverandør af skibe til kongen.

Der var også tale om import udefra. Således omtaler et missive til rigshofmester Kristoffer Valkendorf i året 1600 nogle tømmerladninger fra Danzig,[30] og i 1635 nævnes 3 skibsladninger tømmer, som leveredes til Holmen af tolderen Gabriel Jacobsen uden nærmere angivelse af, hvor disse kom fra.

Nyboder

Kongen har næppe været tilfreds med den ordning med indkaldelse af tømmermænd udefra, som hidtil i slægtled havde været anvendt. Når man alligevel skulle give skibstømmermændene fribolig hele året, kunne man lige så gerne søge disse boliger tilvejebragt i København. Også til skipperne var der brug for boliger. De skipperboder, som Christian 4. i begyndelsen af sin regeringsperiode lod opføre på Bremerholm, blev snart utilstrækkelige. I januar 1631 rejste kongen da spørgsmålet over for rigsrådet om opførelse af anden bebyggelse for Holmens



Holmens kirke efter indvielsen 1619 med de seks firkantede vinduer og to renæssancegavle. Oprindelig var bygningen ankersmedje. Til højre herfor ud mod vandet den nye smedje med de mange esser. Udsnit af Allards stik fra 1620-rne. Efter Danmarks Kirker, Nationalmuseet.

Holmens kirke (centre), the church of the Danish Navy (1619), originally the anchor smithy of the Dockyard, built in 1563. Right, the new smithy (with chimneys).

folk. Tanken blev tiltrådt, og allerede samme sommer var byggeriet i gang. Arkitekten var Hans Stenvinkel den yngre og senere formentlig L. Blasius. Kongen syntes, at arbejdet gik lidt for langsomt, og 27. juni skrev han derfor til rigsadmiral Klaus Daa, at med de penge, der var stillet til rådighed, ville arbejdet stå på i 60 år eller mere, hvorfor han pålagde ham at drøfte sagen med rigsrådet, inden dette skiltes fra sin mødeperiode.[31] Kongen nævnte også sagen direkte over for rigsrådet en måneds tid senere.[32] De „nye boder", „bådsmandsboderne" eller „matrosboderne", som de afvekslende betegnedes, udviklede sig da også stærkt i Christian 4.'s tid, således at der sandsynligvis opførtes ca. 600 boliger.

Byggeriet skete dog gradvis. Ti år efter påbegyndelsen skrev kongen til Korfitz Ulfeldt, at da der for „den trinde kirkes" skyld ikke kunne bygges på Nyboder, måtte der i stedet tænkes på, „hvorledes man kunne få de gader brolagt, så vidt boderne er færdige".[33] Den „trinde kirke" var St. Anna Rotunda, der var blevet påbegyndt i 1640, men som bekendt aldrig blev færdig.

I senere tid udvidedes Nyboder stærkt og erstattedes med toetages længer. Endnu er dog bevaret en længe af Christian 4.'s boder i Skt. Pauls Gade, hvor de såkaldte „Nyboders Mindestuer" befinder sig.

Boderne blev meget populære og stærkt søgt af Holmens folk og åbenbart også af andre. Mens Korfitz Ulfeldt var statholder i København, blev han tilsagt til møde med kongen, for at de sammen kunne se på de folk, som opholdt sig i Nyboder, for kongen var på det rene med, at der var adskillige blandt dem, „som intet meget duer",[34] og i oktober 1645 pålagde kongen da også admiral Christopher Lindenov sammen med skipper Rasmus at lade foretage husundersøgelse i bådsmandsboderne for at det kunne erfares, om der boede uvedkommende derude, som så skulle erstattes med rette vedkommende. Et mandtal skulle foretages, for Lindenov fik besked på at lade affatte en liste over beboerne med angivelse af navn, tilnavn såvel som „losamentet". En sådan fortegnelse skulle da siden hen hver mikkelsdag afleveres i kongens kammer.[35]

For at lette Holmens folk adgangen fra Nyboder til Holmen byggedes i 1634–35 en vej og en port ved magasinet for enden af reberbanen. Porten kaldtes i en årrække for vandporten.

I jern på Bremerholm

I 1620 udstedte Christian 4. en forordning om, at personer, som var dømt til galejerne for mindre forseelser, skulle sendes til arbejde på Bremerholm.[36] I Christian 4.'s breve er under 22. oktober 1623 opregnet kongens afgørelse af straffene for 57 fanger i 48 sager. En tilsvarende sag fra 1622 omfatter 48 personer. I almindelighed udviser de mildhed hos kongen i forhold til de domme, synderne oprindelig havde fået, måske forbundet med et vist ønske om at skaffe billig arbejdskraft til Holmen, for hvorfor skulle man ellers ændre allerede idømte straffe?

Nogle få eksempler skal anføres. Jens Andersen på Københavns len var stukket af fra sin kone og havde levet som i ægteskab med et andet kvindfolk. Ved domstolen var han idømt livsstraf, men kongen ændrede dommen til 3 år i jern. En tømmermand havde stjålet tømmermandsredskaber til en værdi af 11 mark. Han fik 4 år i jern. Samme straf måtte en holstener fra Uetersen udstå for „skældsord

og ubekvemmelig tale". Niels Mortensen fra Lund havde truet og undsagt en grydestøber på livet og havde lagt sig efter hans hustru og „ført hende i slemt rygte". Han var blevet lagt i jern på Holmen, men havde brudt jernet og var bortrømt. Han blev pågrebet og dømt til „galge og gren". Kongen ændrede straffen til 5 år i jern, men dog til livsstraf, hvis han rømte på ny. I øvrigt var der under 22. oktober 1622 indført den generelle bestemmelse, at misdædere, som rømte af jernet, skulle straffes efter den oprindelige dom,[37] og heri ligger jo en erkendelse af, at denne var strengere. Mads Hellesen fra Nyborg havde stjålet en jernbeslagen kiste fra en færge og blev idømt livsstraf, men kongen ændrede straffen til 3 år i jern. Jørgen Hansen havde stjålet 16 alen hampegarnslærred fra en bonde. Han blev dømt til galgen, men kongen lod ham slippe med 2 år i jern. Peder Olsen fra Helsingør, der blot havde slået nogle vinduer ind, men i øvrigt var lediggænger, og sådanne var ingenlunde yndede, fik 2 år i jern. Smedesvend Hendrick Lückou, som arbejdede i den store smedie på Holmen, havde stukket 11 skålpund jern (ca. 50 kg) til sig for at tage det med hjem. En sådan uærlighed under arbejdet var naturligvis strafværdig, og han blev idømt 3 år i jern med tilføjelse af, at han om natten skulle anbringes sammen med de andre fanger, hvad der formentlig også almindeligvis var tilfældet. I 1622 fik en højbådsmand Bremerholms jern for underslæb ved skibsbygningen i Blekinge.

I 1636 havde 3 bønder under Stjernholm len, Nim herred, forhugget deres gårds skov, og nu begærede de at „aftinge" d. v. s. betale bod for forseelsen. Kongen ville ikke tillade dette og forlangte dem sendt i jern på Bremerholm.[38] De tre syndere affandt sig måske med dette. Slet så let gik det ikke med to bønder, Oluf Nielsen og Jens Nielsen i Almind, der protesterede mod at blive sendt i jern på grund af ulovlig skovhugst. De fandt, at man burde følge gammel sædvane og indstævne sagen for landstinget, og det måtte kongen bøje sig for. Også bønder kunne undertiden driste sig til at gøre deres rettigheder gældende.[39]

I ufredstider måtte man anvende særlig strenghed. Ved en forordning i 1645 bestemtes det, at strandvagter, der fandtes sovende på vagten, straffedes med jern på Bremerholm „i år og dag", i retssproget betegnelse for en periode på et år og seks uger. Skete det tredje gang, kom de 10 år i jern, hvis ellers ikke højere øvrighed benådede dem.[40] Samme år blev der påbudt strafarbejde på Bremer-

holm over for dem, der havde været i fjendens tjeneste, eller som havde udskrevet kontributioner i fjendens navn, efter at fjenden havde forladt landet.[41]

I december 1652 eller januar 1653 var der en del „modvillighed" hos bådfolk på Holmen. Dette gav anledning til, at Bremerholm fik en træhest, hvortil der ifølge tømmerregnskabet udleveredes 5 stk. ret egetømmer, 5 alen lange og 4 tommer i firkant samt en 4 tommers egeplanke og et lille knæ.[42]

Fangerne på Bremerholm opholdt sig i den såkaldte „trunk", der oprindelig var et par træbarakker. Sammenstuvningen af fangerne var naturligvis uhygiejnisk, især under kriseforhold. I 1624, da der var pest i hovedstaden og på flåden, var der også sygdom blandt fangerne, der derfor fik medicin og lempelser i arbejdet.[43] Træbarakkerne var naturligvis heller ikke sikre. De blev derfor i 1640 erstattet med en 70 fod lang, 40 fod bred, 10 fod høj grundmuret bygning forsynet med hvælvinger. Denne trunk lå på Gammelholm tæt sydvest for den såkaldte „gamle dok", der i øvrigt aldrig blev en dok, men kun et havnebassin. Fangerne var under opsyn af fangevogterne, som naturligvis helst skulle passe godt på dem. Derfor var det uheldigt, at en fangevogter, Søren Threder, i 1638 for en betaling af 2 daler løslod en fange. Søren Threder rømte, men blev fanget og indsat i fængsel på Aalborghus. Kongen gav derfor Korfitz Ulfeldt besked på at fremsende sagens akter, så at man kunne få bevis for hans skammelige adfærd.[44] Når kongen under 23. april 1629 besluttede mod en erlæggelse af 50 daler at frigive en fange, således at han blev givet løs af Holmen, var det naturligvis en helt anden sag.[45]

Hvor megen nytte man fik af fangerne, er det naturligvis vanskeligt at udtale sig om, men de har i hvert fald udgjort et billigt arbejdskorps, der f. eks. på reberbanen var en fast bestanddel af arbejdsstyrken.[46] Antallet af fanger var formentlig vekslende, men nok ret stort. I 1655 var der således 41.

Slavearbejdet på Bremerholm ophørte i 1739, og fangerne overførtes derefter til fæstningerne Nyborg og Kronborg, samt for Københavns vedkommende til Stokhuset nær Østervold.

Reberbanen

Reberbanen opført 1579 af Frederik 2. udvikledes stærkt i Christian 4.'s tid. Ved en ændring 1591–92 blev 30 favne i den sydlige ende af den nedrevet og på ny genopført med de samme dimensioner, men nu forsynet i sydgavlen mod havnen med en pavillon med takkede gavle og med tårn og spir, det såkaldte Kikkenborg, der kom til at rumme Holmens skrivestue.[47] Pavillonen, der ses på stikket fra 1611, blev dog allerede nedbrudt i 1615. I stedet opførtes på pavillonens plads en skanse samt en tværmur, hvor der indrettedes to tjærekamre. I 1622 etableredes i den vestlige ende af sejlhusets underste etage en drøgestue til tørring af tovværket. Det følgende år opførtes ved reberbanens nordlige ende et hus til at stampe hamp i.

Der er få områder, hvor det er så let at snyde både med kvaliteten af det anvendte råmateriale og med arbejdets udførelse, som rebslagningen. Derfor var der nøje regler for rebslagermestrenes arbejde i deres bestallinger og instrukser.[48] Det påhvilede således rebslagermesteren at iagttage, at den hamp, som leveredes og forarbejdedes på reberbanen, var en uforfalsket købmandsvare. I almindelighed anvendtes Rigahamp, som var den bedste. Hvis det var anden slags hamp der leveredes, måtte rebslagermesteren ikke underrettes herom, for at han ikke skulle laste varen. I året 1621 skrev kongen: „Gud forbyde, at kongen af Sverige skulle blive Riga mægtig, thi da var al vores rustkammer lukt, hvad takkel og tov anbelanger". Kongen søgte dog, vel af frygt for den nævnte mulighed, at fremelske en indenlandsk avl. I 1629 forsøgte han at gennemføre, at hver bonde på en hel eller halv gård årlig skulle så henholdsvis en hel eller en halv skæppe hampefrø. Måske fik han held med dette, for i 1634 tilsendte han flere sjællandske lensmænd 4 tønder hampefrø årlig, som de skulle lade så i god jord, og den hamp, som blev udbyttet deraf, skulle sendes til Bremerholm.

Til at strække kabelgarn til tove anvendtes et rebslagerhjul. I 1640 klagedes der over, at dette hjul lavede så megen støj, at spinderne ikke ved råb kunne signalisere, at de var kommet til banens ende. Der blev derfor etableret en ringeklokke, som spinderne kunne betjene sig af.[49] I forbindelse med budgetovervejelser sendte kongen i 1642 forespørgsel til rentemester Jørgen Vind om, hvad reberbanen på Holmen kostede med hamp, beg og tjære at holde ved magt „item

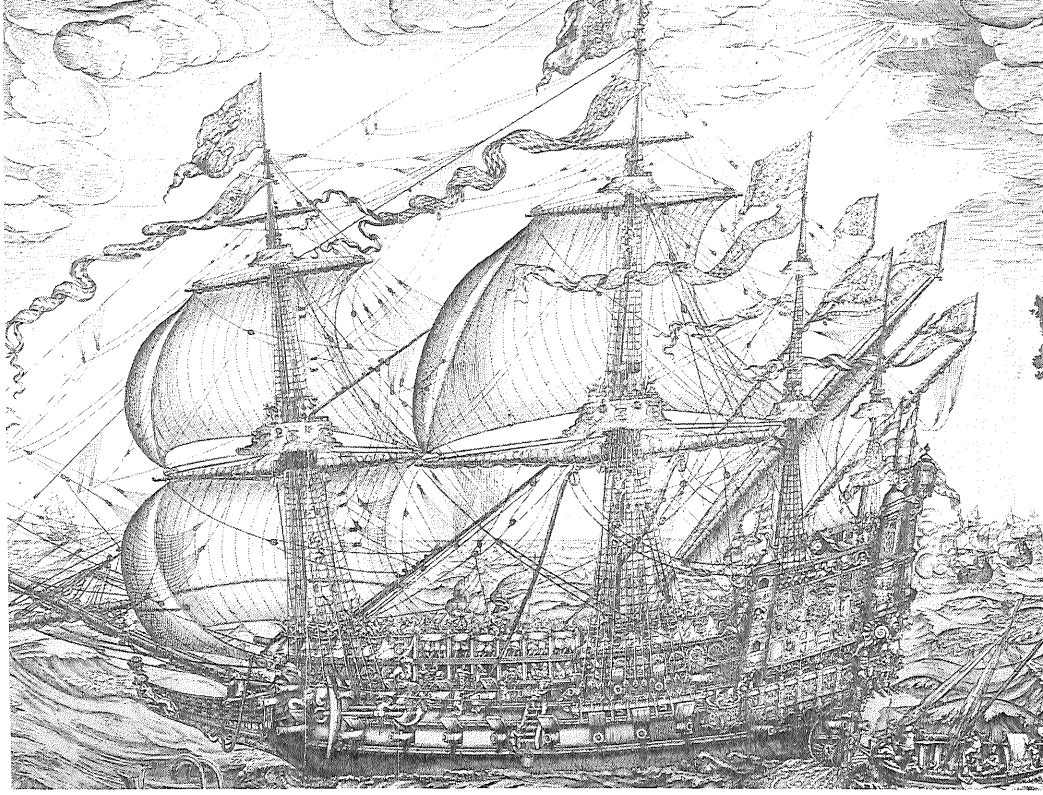
med mester, hampehegler, spindere, fanger og fangevogter". Her er de forskellige fagkategorier slået fast. Som tidligere nævnt var det især på reberbanen, at de folk, som arbejdede i jern på Holmen, blev bragt i anvendelse.[50]

I 1641 forbedredes drøgestuen, idet den forøgedes med to hvælvinger over hinanden,[51] og i 1644 fik Korfitz Ulfeldt besked på at ændre reberbanen, „eftersom reberbanen er 480 alen lang, da skal den deles i fire partier, så at hver part bliver 120 alen lang, og hvert stykke klædes til på enderne med en ringe gavl".[52] De „ringe gavle" var jo blot skillevægge uden større brandsikkerhedsmæssig værdi, men de har sikkert dæmpet støjen fra det store hjul, og indretningen af de 4 baner må i væsentlig grad have forøget reberbanens kapacitet, hvilket under krigen med Sverige har været nødvendigt.

Christian 4. og skibene

Ingen dansk konge har i så høj grad været knyttet til orlogsflåden som Christian 4. Det gjaldt ikke alene skibene og deres bygning, men også deres anvendelse. Han var ofte skibs- eller flådechef og kunne derfor vurdere skibenes egenskaber og stille krav under deres bygning. Ikke mindst under de forskellige krige var han aktiv: i Kalmarkrigen var han på „Viktor" med flåden i Danzig og Stockholm 1612, han var aktiv i affæren mod Hamborg i 1630, og ikke mindst har han gjort sig bekendt under Torstenssonskrigen i kampene ved Lister Dyb 26. maj og ved Kolberger Heide 1. juli 1644. I det sidstnævnte slag mistede han sit ene øje om bord på „Trefoldighed", men det lykkedes ham på ny at rejse sig. Ikke mindst ved denne begivenhed kom han til at stå i folkets bevidsthed som personifikationen af den hårde kamp mod svenskerne. Mere end et århundrede senere mejslede Ewald dette billede i sin kongesang „Kong Christian stod ved højen mast".

Men også uden for krigene var han aktiv som skibs- og eskadrechef til fremme af landets interesser. Adskillige gange foretog han rejser til Norge, oftest til herredage. Berømtest var vel rejsen med „Viktor" i 1599, da han sejlede langs hele Norges vestkyst op i Nordhavet for at demonstrere Danmark-Norges politiske og økonomiske interesser i disse farvande, hvor foruden Danmark både russere, englændere, nederlændere og hamborgere ønskede at drive fiskeri og hvalfangst, og hvor



Orlogsskibet „Tre Kroner", bygget 1601 i Flensborg af David Balfour. Om bord på dette skib besøgte Christian 4. i spidsen for et stort følge sin svoger Jacob (James) I i London 1606. Fremstillingen er i sine detaljer utvivlsomt noget overdrevet. Samtidigt stik af Chr. Møller.

The Danish man-of-war "Tre Kroner", built in 1601 by David Balfour. On board this ship King Christian IV visited his brother-in-law, King James I, in 1606. The artist may possibly have exaggerated the splendour of the ship.

det derfor gjaldt om at hævde Danmark-Norges højhedsret. I sine lyse ungdomsdage, da han stod på højden af sin magt, besøgte han i spidsen for et fyrsteligt følge sin svoger Jakob 1. af Storbritannien ved et togt til London i 1606. Kongen var om bord på orlogsskibet „Tre Kroner", bygget 1601 i Flensborg af Balfour. Det var et såre pragtfuldt skib. Chr. Møller har i et kobberstik givet en fremstilling af skibet. Stikket har været stærkt kritiseret og er vel heller ikke noget virkeligt sandhedsvidne. Men selv om rejsningen og den storladne dekoration af skibet i patriotisk stolthed nok er skruet nogle grader i

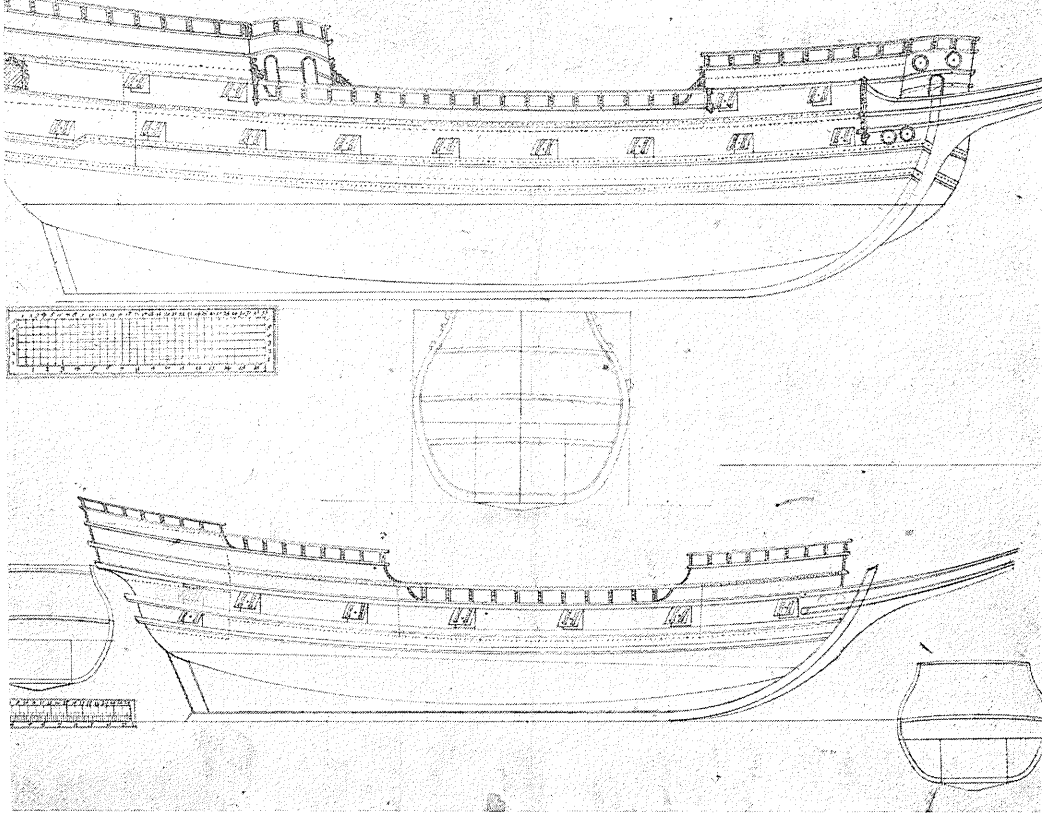
vejret, er der ikke tvivl om, at dette stolte skib har været berømt i tiden og under dette fyrstebesøg på værdig vis repræsenterede Nordens førende søstat.

I tidens løb finder vi også stærke udtryk for kong Christians kritiske blik, når noget på skibene vakte hans mishag, og da lægger han ikke fingrene imellem, især ikke i hans ældre år, da megen modgang gav ham et strengere syn end før.

Det fik Holmens chef Erik Ottesen Orning, som kongen i det hele taget var lidt irriteret på, at mærke i 1641. Kong Christian havde været på Norgestur til herredag i Bergen med „Store Sophia" på opturen, mens han på hjemturen af gode grunde benyttede et andet skib. „Store Sophia" sprang læk, allerede kort efter at Kullen var passeret. Pumperne var rådne, men man nåede „ved himmelens hjælp" til Bergen, hvor det ved en undersøgelse viste sig, at skibet var læk mellem stævnen og gallionens knæ, noget man i forvejen måtte have vidst på Holmen. Ydermere var kabyssen i så slet stand, at kongen måtte op midt om natten i sin bare skjorte for at slukke en brand i køkkenet. Kongen tilføjer i sin vrede, at af de søfolk, der har været med på skibe, som kongen har sejlet med, var der blandt 200 næppe 40, som kunne betjene et kompas, og færre endnu der kunne bruges til vejrs, når det var fornødent. Erik Ottesen skulle fratræde sin stilling på Holmen, indtil han beviste, at andre havde ansvaret for det anførte.[53]

Brevet med denne ordre tilstilledes rentemester Sten Beck og kongens egen søn Hans Ulrik Gyldenløve i fællesskab. Især er den sidstnævnte bemærkelsesværdig i denne relation.

Hans Ulrik var kongens søn med Bremerholm-skriveren Anders Hansens smukke datter Karen. Kongen overvejede simpelt hen at gøre Hans Ulrik til rigsadmiral. Dette embede var vakant efter Klavs Daas død tidligere på året. Hans Ulrik havde imidlertid ingen omfattende nautisk uddannelse og slet ingen sømandsmæssige meriter at opvise. I 25 års alderen fik han i juni 1640 instruks om som tilforordnet admiral at ledsage Hannibal Sehested til Spanien. Han fik på dette togt en matematiker med sig, der skulle undervise ham i navigation, men han „havde intet hoved eller ingenium dertil". Ydermere forlod han på trods af instruktionen skibene sammen med Hannibal Sehested og måtte på grund af epileptiske anfald tage hjem med et lybsk skib. I april 1641 var han blevet lensmand på Kronborg. Det var under



Konstruktionstegning omkring 1600 af orlogsskibe på hhv. 40–42 og 33 alen i kølen, bygget af David Balfour. Efter en usikker tradition tegnet af Christian 4. personligt. Rigsarkivet (deponeret på Orlogsmuseet).

Plans of Danish warships built by David Balfour, about 1600. According to an unreliable tradition drawn by King Christian IV personally.

disse omstændigheder bemærkelsesværdigt, at kongen øjensynlig betragtede ham som rigsadmiral og gav ham ordre til at sætte Erik Ottesen fra bestillingen. Hans Ulrik Gyldenløve blev dog aldrig virkelig rigsadmiral og døde som lensmand på Kronborg den 31. januar 1645, endnu ikke 30 år gammel. Han repræsenterer en af Christian 4.'s skuffede forhåbninger inden for den private kreds.

I øvrigt blev Erik Ottesen i sin stilling, dog uden særlig kongelig velvilje. Han var med i slaget på Kolberger Heide om bord på „Patientia" som flagkaptajn hos Jørgen Vind, der var blevet rigsadmiral i

april 1643 og her fik sit banesår. Erik Ottesen fik afsked som Holmens admiral 5. januar 1645, en måned før sin død.

Han efterfulgtes af Christopher Lindenov til Lindersvold, der ansattes som Holmens admiral den 25. januar 1645. Hans bestalling, der er publiceret i Kancelliets brevbøger,[54] er overmåde omfattende med en meget detaljeret fremstilling af hans forpligtelser på alle mulige områder inden for feltet. Måske skyldes dette indhøstede erfaringer. De alvorlige krigsforhold måtte dog samtidig stille krav til agtpågivenhed og sparsommelighed.

Da Christian 4. i 1641 fandt „Store Sophia" så mangelfuld, var skibet 14 år gammelt, og hvis det ikke i den mellemliggende tid havde været underkastet et grundigt eftersyn, var det ikke så mærkeligt, om det ikke i juni 1641 var i fornøden god stand. For resten fik skibet snart sit banesår, da det som Ove Gjeddes admiralskib den 26. maj 1645 stødte på en klippe uden for Göteborg, hvilket gav anledning til, at kongen forlangte en undersøgelse af, hvorledes det forholdt sig med „den store mig tilføjede skade".[55]

Endnu et eksempel på den opmærksomhed, hvormed Christian 4. fulgte skibsbyggeriet. Det drejede sig i 1640-rne bl. a. om „Trefoldighed", der da var under bygning i Neustadt.

Kongen havde gjort forskellige bemærkninger til arbejdet på dette skib, især om fortyningen, d. v. s. den tynde del af skibssiden over øverste dæk. 8. juni 1642 skrev han herom til Korfitz Ulfeldt. Skibet var kommet til København. De to entreprenører Albert Baltser Berns og Leonhard Marselis havde henvendt sig til ham for at forklare, at fortyningen ganske var i overensstemmelse med skabelonen. Bygmesteren (James Robbins) skulle derfor komme til København medbringende skabelonen og demonstrere fortyningens rigtighed. Undervandsskibet, som kongen også havde anket over, skulle der ikke disputeres om, da det alligevel ikke kunne forandres. Hvis skabelonen derimod ikke var fulgt ved fortyningen, skulle denne afrives og en ny laves efter skabelonen uden hensyn til, hvad „de andre" (entreprenørerne?) sagde. Man måtte desuden iagttage, at der kunne skydes fra det agterste halvdæk over den øverste dæksplanke i skibssiden langs ankerstokken og fra skibets bak såvel agterud som forud over gallionen. Kunne man ikke det, var rundingen for og agter til ingen nytte. I et andet brev til Ulfeldt af samme dato er kongen kommet i tanker om, at det var skibsbygger Villads Christensen, som havde forsømt sit tilsyn med

byggearbejdet og ikke advaret kongen. Han havde også ladet skibsbyggeren bygge skibet for kort. Villads skulle derfor skarpt udspørges herom, skibet skulle kølhales, så man kunne få klaring på køllængden.[56]

Skiftende tider

I de første årtier af Christian 4.'s regeringstid var både kongens og landets økonomiske forhold tilfredsstillende. En oversigt over landets regnskaber udarbejdedes af rentekammeret i 1608. Af denne fremgik det, at de samlede ordinære indtægter efter et treårigt gennemsnit beløb sig til o. 431.000 rdl., mens udgifterne var o. 218.000 rdl., således at der blev et overskud på ca. 213.000 rdl. I 1620 opgjorde kongen sin egen formue til 1 mill. rdl. Den var hovedsagelig udlånt til lensmændene, og da tidens rentefod var 5–6 %, opnåede han derved en renteindtægt på 50–60.000 rdl.[57]

Det var jo fortrinligt, men i 1625 styrtede Christian 4. sig ud i det tyske eventyr som forsvarer for de nordtyske protestantiske stater over for kejseren. Det skete under tilskyndelse fra England og på grund af den danske konges dynastiske interesser i de nordtyske stifter, men desuden ikke mindre i jalousi over for Gustav Adolph af Sverige, som de nordtyske fyrster også bejlede til. Rigsrådet havde modsat sig den danske deltagelse i krigen, men Christian 4. trodsede rigsrådet og påbegyndte krigen i sin egenskab af hertug i Holsten.

Resultatet blev nederlag i Tyskland og den kejserlige hærfører Wallensteins besættelse af Jylland. Kun en gunstig mæglingssituation bevirkede, at Christian 4. ved freden i Lübeck 1629 undgik ellers truende landafståelser. Krigen havde vist, at Danmark stod svagt over for angreb fra syd. Nu var det Gustav Adolph, der opererede i Tyskland. I sit spændte forhold til Sverige ændrede Christian 4. kurs over for kejseren. I en række mæglingsforsøg modarbejdede han Sverige i den hensigt at forhindre en svensk erobring af Pommern, hvorved de danske handelsinteresser i Østersøen ville blive alvorligt svækkede. Den svenske feltmarskal Lennart Torstensson gik da i september 1643 op i Holsten og i januar 1644 videre op i Jylland. Resultatet var en ødelæggende krig med svære landmilitære nederlag. Om end disse mildnedes ved nogle søtræfninger under den aldrende danske konges personlige ledelse, blev resultatet dog store landafståelser ved freden i Brømsebro 1645, og ved den samtidige Christianopel-traktat nedsattes

Øresundstolden stærkt for hollænderne, som Christian 4.'s sundtoldspolitik havde bragt i armene på svenskerne.

Efter kejserkrigens afslutning havde staten en gæld på Kieler omslag på 400.000 rdl. Hertil kom en skyld til kongen på 1 mill. rdl., som enkedronning Sofie havde forstrakt ham med, et udlån, som blev muliggjort ved hendes forretningsmæssigt dygtige administration af sit livgeding Laaland og Falster. Ved hendes død 1631 arvede kongen over 2 mill. rigsdaler. De blev ikke anvendt til dækning af statsgælden, men indgik i hans private kasse til erstatning for den mill. rdl., som rigsrådet på trods af sit principielle standpunkt havde bevilget kongen umiddelbart før ratifikationen af freden i Lübeck til dækning af kongens personlige tab som følge af krigen.[58]

I de efterfølgende år blev landets tilstand yderligere forværret, og i 1642 var underskuddet på statsregnskabet ca. 100.000 rdl. I 1640 havde kongen bedt rigsrådet overveje tilvejebringelse af midler til dækning af udgifter til Holmen. I svaret, der afgaves 1. juni 1640, fandt rådet det ikke muligt at forhøje told og accise, og selv om det gerne ville, turde det dog ikke foreslå ekstraordinære pålæg.

Rådet mente dog, at der af den told, der var pålagt til opbygning af Nyboder, kunne overføres 28.000 rdl. til flådens og Holmens underhold, således at kun 16.000 rdl. anvendtes til Nyboder. Der foresloges endvidere forhøjelse af udførselstolden på en række artikler, især landbrugsvarer, en indførselstold på trælast på i alt 5.000 rdl., samt endvidere nogle forhøjelser af afgifter på større bryllupper og fæstensøl.[59]

Samtidig bad rigsrådet, om kongen nådigst ville befale, at noget af tolden måtte bruges „rigens udgift dermed at stoppe, indtil tiderne sig noget forandrer, og man siden des bekvemmeligere med andre middel kunne komme Eders Majestæt til undsætning". De sidste bemærkninger hentyder til ønsker, der var fremført af kongen om at få erstatning for de store private midler, han i tidens løb havde forstrakt staten med, samt endvidere til hans tilbøjelighed til at lade pengene fra Øresundstolden gå i hans egen kasse. Indtil 1635 havde kongen som regel overført 100.000 rdl. årligt af Øresundstoldens provenu, men efter 1635 havde han kun overført mindre beløb.

Kongen har næppe fundet rigsrådets forslag tilstrækkelige. I januar 1642 pålagde han derfor råderne, og af disse specielt Jørgen Vind, at opstille en oversigt over statsudgifterne „eftersom jeg jo længere

jo mere mærker, at det ingen bestand kan have med min dont, som det nu går".[60]

Vi kender Jørgen Vinds svar herpå fra en optegnelse af hans efterfølger i rentemesterembedet Oluf Daa, et dokument, som er tilgået Rigsarkivet fra Sverige i 1929 og nu findes i rentekammerets arkiv.

Jørgen Vind opregnede udgifterne til flåden og Holmen således:[61]

18 orlogsskibe med officerer, bådsfolk og bøsseskytter, som holdes i beredskab	93.388 rdl.
Til 142 skibsofficerer, 100 bådsmænd, 38 fanger samt børnehusenes bespisning og til andre personers genanter	27.263 „
Til 266 personer ved arkeliet og Holmen . .	23.771 „
Til farve, maler, guld og sølv til kgl. maj.'s flåde	200 „
Varer til Holmens fornødenhed	54.759 „
Skibstømmer og planker	26.354 „
Smede og smedesvende	3.675 „
Stenkul til Holmen	4.604 „
Grynmaleren og hans selskab	4.604 „
Bager og bagersvende, årsløn og månedspenge	2.073 „
Folket på det nye bryggers	2.259 „

Sammenregnet bliver beløbet 242.950 rdl. At kongen heller ikke nu var tilfreds med de økonomiske udsigter fremgår af, at han 20. november 1642 over for rigsrådet truede med, at han ville sælge orlogsflåden.[62] Rigsrådet kunne meget vel opfatte dette som en pression, men helt uden mening var det nu ikke, for Christian 4. havde faktisk i 1641 fået et tilbud fra Spanien om at overlade dette land nogle krigsskibe, et tilbud, som kongen dog havde afslået.[63]

Kongens sidste år var i høj grad opfyldt af en diskussion mellem ham og rigsrådet om kongens udgifter på kronens vegne. I 1639 havde rigsrådet erkendt, at rigets grænsefæstninger hørte kongen til. Rådet tilføjede dog en bemærkning om, at han da også af sit eget kammer burde købe kanoner til dem. I et udkast i 1642 til en arvedeling mellem den udvalgte prins Christian (5.) og Frederik (3.) bestemte kongen, at sølv og guld skulle deles ligeligt mellem dem, mens slottene, flåden og ammunitionen alene skulle tilfalde Christian. Kongens opfattelse

af flåden som sin ejendom fremgår tydeligt af et kongebrev af 12. april 1633, i hvilket han siger, „at skibsflåden af os udi de forrige tider således er forbedret og holden ved magt, er sket med vores skove i Holsten deres udhuggelse, af hvilke „De tre Kroner", „Victor", „Recompens" og „Justitia" er byggede; de andre alle, som til Itzehoe byggede er, er med rede penge til (Kieler) omslag betalt, så at de riget ikke en daler kostet har".[64]

Nu i 1640-rne minder kongen igen rigsrådet om, at han i de senere år har forstrakt renteriet med store summer. Disse har han lånt på Kieler omslag mod pant i fyrstedømmet, og han vil naturligvis ikke risikere at komme i forlegenhed over for långiverne i den anledning. Ydermere havde han i 1628 ydet et meget betydeligt lån.

Rigsrådet var ikke hurtigt til at svare, men erkendte dog efter nogen tid, at man ikke ville bestride disse gældsposter, men rådet hverken kunne eller ville udrede beløbet straks. Rådet benyttede lejligheden til at forlange, at kongen ikke ville gøre forskel på, hvad der leveredes i kongens kammer og i renteriet eller på kongens og rigets indtægter. Dette havde jo altid været en anstødssten. Kongen ønskede ikke at slå en streg over kronens gæld til ham, men tilføjede dog nu, at han ikke havde noget imod, at der ikke gjordes forskel på udgifterne til hofstat, flåde, artilleri m. m., når indtægten var tilstrækkelig stor.

Men hvad var så en tilstrækkelig stor indkomst? Rigsadmiral og viceadmiral, Ove Gjedde og Niels Trolle, blev sat til at overveje flådens behov. De fandt ud af, at beløbet måtte være 300.000 rdl., hvilket jo var i udmærket overensstemmelse med den nævnte opgørelse af Jørgen Vind. Også hofstaten kostede mange penge. Christian 4. erklærede sig indforstået med at nøjes med 300.000 rdl. plus indkomsterne af sundtolden til sin hofstat, men mente at 300.000 rdl. til flåden var for lidt.[65] I samme åndedræt nævner han sine personlige økonomiske besværligheder. Prinsen og hertug Frederik kostede ham over 100.000 rdl. om året, foruden det som hertug Frederik nød af hertugdømmet, „hvorfor jeg haver ikke engang tak af dem". Grev Valdemar skal hjælpes, og Ulrik Christian kan jeg ikke kaste for svinene, men får at holde ham udenlands, at han kan se og lære noget til at tjene dem, som i sin tid begærer hans tjeneste, og jomfruen (Elisabeth Sophie Gyldenløve, som i 1648 ægtede Klavs Ahlefeldt) kan jeg ikke vise af døren uden udfly (udstyr) og bryllups-kost.

Endnu i november 1647 protesterede Christian 4. mod, at udgifterne

Christian 4. i sine manddomsår. Stik af Johannes Muller 1625 efter portrætmaleri af kongens hofmaler Peter Isaaczs. Handels- og Søfartsmuseet.

King Christian IV in 1625, painted by his court painter Peter Isaaczs.

til flåden skulle tages af de penge, han behøvede til regeringen og hoffet (300.000 rdl.), af sundtolden og indtægterne fra Slesvig. Han anmodede derfor råderne om at tænke på andre midler til flåden, der var i hans tanker til sidste åndedræt.[66] Allerede i 1645 havde kongen planlagt indskrænkninger i sit daglige liv. Tallet på køkkenskrivere nedsattes. Lidt pudsigt er det at se ham anføre, at der for at billiggøre husførelsen til middag kun skulle serveres 12 retter mad, af hvilke halvdelen skulle gemmes til aften. Der indførtes køddage og fiskedage, og der måtte ikke serveres kød på fiskedage undtagen vildt, og når man ikke kan få vildt, „skal der om morgenen sendes høns og kød op til Vibeke, som der kan gøres færdigt og ikke i køkkenet".[67]

Til alt det øvrige ramtes kongen af alvorlig sygdom, der kastede ham på sygelejet på Frederiksborg. I februar lod han sig føre til Rosenborg, hvor han døde den 21. februar 1648. Flåden havde mistet sin trofaste vogter og værner.

NOTER

[1] Kancelliets brevbøger (senere citeret K. B.) 12. sept. 1595 og 4. maj 1596. [2] Da. Mag. 4 R., I 346. Kbh. Dipl. IV, 820. [3] K. B. 1. jan. 1592. [4] Kbh. Dipl. III, 143. [5] Smst. III, 101. [6] Smst. V, 66 f. [7] J. H. Schultz: Den danske Marine 1814–1848 II, 1950, 76. [8] K. B. 27. juni 1597 og 30. jan. 1621. [9] Smst. 20. og 21. dec. 1557. Spørgsmålet er behandlet af Ole Jellingsøe i en artikel i „Fra Frederiksborg Amt" 1967, 19 ff. og 44 ff. [10] K. B. 19. juni 1589. [11] Smst. 30. april 1618. [12] Smst. 18. nov. 1618. [13] Smst. 20. juni 1623. [14] Smst. 10. jan. 1632. [15] Smst. 20.nov. 1633. [16] Smst. 12. april 1636. [17] Smst. 14. febr. 1633. [18] Smst. 8. juni 1633. [19] Smst. 14. juni 1634. [20] Smst. 8. febr. 1638. [21] Smst. 6. april 1640. [22] Smst. 16. jan. 1635. [23] Smst. 6. maj 1625. [24] Arup: Danmarks Historie III, 114 f. Kilden hertil er ikke angivet. [25] K. B. 27. dec. 1623. [26] Smst. 18. jan. 1640. [27] Smst. 17. sept. 1610. [28] Smst. 24. dec. 1598. [29] Christian 4.'s breve, 29. aug. 1635 (derefter citeret Breve). [30] K. B. 29. aug. 1635. [31] Breve 27. juni 1631. [32] K. B. 28. juli 1631. [33] Breve 27. febr. 1641. [34] Smst. VII, 124. [35] K. B. 2. okt. 1645. [36] Sechers forordn. III, 139. [37] Museum III, 58. [38] K. B. 30. aug. 1636. [39] Smst. 18. nov. 1636. [40] Smst. 4. juni 1645. [41] Smst. 2. nov. 1645. [42] Lind, Frederik 3., 56. [43] Museum III, 58 f. [44] K. B. 1. dec. 1638. [45] Museum III, 58. [46] Breve 7. febr. 1642. [47] Schultz II, 76. [48] Bestalling og instruks for Christen Jensen Holst i Kbh. Dipl. III, 282 f. og for Laurits Hansen i K. B. 2. dec. 1644. [49] K. B. 4. jan. 1640. [50] Breve 17. febr. 1642. [51] Smst. 17. juli 1641. [52] Smst. 28. jan. 1644. [53] Smst. 13. juli 1641. [54] K. B. 25. jan. 1645. [55] Brev til Christen Thomesen Sehested 6. sept. 1645. [56] 2 breve til Ulfeldt af 8. juni 1642. [57] Svend Ellehøj i Politikens Danmarkshistorie bd. 7, 71 ff. [58] Svend Ellehøj, samme sted 276 og 307. [59] Danske Samlinger VI, Kbh. 1870–71. [60] Br. 18. jan. 1642. [61] P. Holck i T. f.

Søv. 1943, 484. [62] Museum III, 361. [63] T. f. Søv. 1890, 329. [64] Smst. 328. [65] Br. 5. april 1647. [66] Smst. 9. nov. 1647. [67] Br. til rentemestrene 26. april 1645.

CHRISTIAN IV AND BREMERHOLM

Summary

Christian IV took more interest in Bremerholm, the naval dockyard in Copenhagen, and naval shipbuilding than any other Danish king had done. In 1619 he converted the old smithy, built by Frederik II in 1563, into Holmens Church, and erected a new smithy. Between 1598 and 1604 a new naval harbour was constructed, between the buildings of the arsenal and the victualling yard. Slipways and careenages were built. Orders to the two victualling clerks, Niels Paaske in 1597 and Mads Davidsen in 1621, provide details of the work carried out in the yard.

The King obtained the necessary number of shipbuilders by commandeering men from all over the country to work at Bremerholm, during the two spring months of March and April. The lord lieutenants and the city authorities received strict instructions to send them to Copenhagen. The building of Nyboder in Copenhagen, as dwellings for the staff of the navy, made it possible to have a larger number of shipbuilding workers permanently resident in the capital. At the naval dockyard convicts were also employed to work "in irons at Bremerholm", particularly on the ropewalk. Letters patent mention a number of such cases and the royal commands concerning them.

Timber was obtained by felling trees in the forests belonging to the Crown. A number of examples are given. Some timber was imported, also, particularly from Norway and Danzig.

The king was familiar with the vessels of his fleet, having had command personally of both a single ship and a squadron as well, and having a thorough knowledge of shipbuilding. This gave weight to his criticism of any deficiencies, as for example the disrepair of the "Store Sophie" in 1641 and the faults in the building of the "Trefoldighed".

In the early years of his reign Christian IV's finances were good, as when in 1606, for example, he paid a visit to his brother-in-law, James I of England, on board the "Tre Kroner", one of the most famous vessels of her time, built in 1601 by the Scotsman, David Balfour. But later his participation in the wars of religion in Germany was catastrophic. It resulted in a defeat which not only ruined Denmark financially but involved it in war with Sweden. As a consequence large areas of land had to be ceded to the Swedes and the Sound Dues were very greatly reduced for the Dutch, who were their allies. The king took part, very courageously, in several sea battles. One of these was the Battle of Kolberger Heide on 1st July 1644, when he lost an eye on board the "Trefoldighed". Ewald's words to the Royal anthem, "King Christian stood by the mast so tall", commemorate the event and show him as an energetic defender of his country.

During the last years of his life Christian IV was much concerned with the maintenance of the fleet, and trying to obtain monies from the State's Council, the Rigsraad, both for the fleet and for the royal household, which with his many children was a costly affair. He personally made economies. In February 1648 he was taken ill at Frederiksborg Castle. He was carried to the Palace of Rosenborg, near Copenhagen, where he died on 21st February.