

Gestalten inzwischen vor einem unsrer Burgers Söhnen, welcher diese Herren Gebrüder vor etwas Zeit zu Paryss und anderer ortten angetroffen und gekant, vernommen, dass dieselbe von ihren eigenen landtsleuten aller orthen für des grossen von Ulenfeld Söhn gehalten und respectiert worden. Auss solchen und anderen von frömbden studiosis und sonsten eingelangten berichten [ist] bey uns darin kein zweifel, sondern wir gäntzlich erachten, dass ja dessen also, und sie geschwisterte, bedeuets Herrn Corfitz von Ulfeld zuevor Johannes Anglesius genannt, Kinder und erben warhafftig seyen. Dieweil dan sie Ulfeldische geschwisterte sembtlich entschlossen, jemanden expresse abzuordnen, sich in solchem ihrem Anliegen bey loblicher Statt Newenburg nachmalen anzu-melden, Als haben wir derselben instendigen Bitten nach, solches nicht allein hiemit bezeugen, sondern auch beneben uns in krafft dieses erbietig machen wollen, dass wir umb den wertht und belauff dessienigen, so ein Lobl. Magistrat der Statt Neuwenburg Ihnen denen Abgeordneten uberliefern wurdet, jederzeit red und antwort geben und sie desshalben in allweg schadlos halten wollen. Zu Urkhund haben wir diese Attestation mit unserer Statt hierauff getrucktem mehrerem Insigel verwahrt. So beschehen den 2ten Martii 1664.

## 2.

**Danske<sup>1</sup> i den azovske flåde 1696-98**

Af

Knud Rasmussen

Azov<sup>2</sup> ligger ved Donflodens udløb i det hav, som byen har givet navn, og som gennem strædet ved Kerč åbner den vejen til Sortehavet. I det 17. årh. var Azov en vigtig fæstning i osmannernes forsvar af deres besiddelser på Sortehavets nordlige kyster og samtidig en udsat forpost mod Donkosakkernes land.

Erobringen af denne by blev Peter Aleksevič' første udenrigspolitiske mål som zar over alle Ruslande. I sommeren 1695 løb en russisk hær to gange storm mod fæstningens mure, men

<sup>1</sup> Ordet danske er her opfattet i sin moderne betydning.

<sup>2</sup> Ved translitterationen er fulgt de af dansk standardiseringsråd opstillede regler: DS 378, s. 1—2.

blev slået tilbage, og hen på efteråret besluttede man at hæve belejringen. En af grundene til felttogets uheldige udfald var belejringens ineffektivitet: Tyrkerne havde frit kunnet bringe byen forsyninger ad søvejen, for zaren rådede ikke over skibe, der ville have været i stand til at hindre en sådan trafik.

Men forehavendet blev ikke opgivet. I løbet af vinteren 1695—96 lykkedes det zar Peter at bygge 2 større og 27 mindre fartøjer, der ganske vist knap kunne sammenlignes med en flåde, men som dog skulle kunne løse de taktiske problemer ved Azov. Den følgende sommer (1696) belejredes byen påny — af en hær på ca. 90.000 mand, mens den lille flåde sluttede belejringskæden til søs. Efter et kraftigt bombardement overgav byen sig den 19. juli 1696<sup>1</sup>.

For første gang i århundreder havde Rusland vundet fodfæste ved Sortehavet, selv om det følgende tiår snart skulle vise, at fodfæstet ikke var så fast endda. I triumf kunne den unge zar drage ind i sin hovedstad, og med Europas respekt kunne han det følgende år drage ud på det store gesandtskab til Nederlandene og England.

Besiddelsen af de nyerhvervede områder rejste imidlertid problemer, hvis løsning ikke voldte færre vanskeligheder end erobringen. Skulle Azov sikres forsvarligt imod fjendtlige overfald, og skulle den på den anden side tjene som udgangspunkt for yderligere erobringer, måtte byen omskabes til en russisk fæstning med russiske indbyggere, med en stærk garnison og en stor, regulær flåde. Forslag om sikringen af Azov og skabelsen af en flåde fremlagdes fyldigt motiverede for en bojarduma, der den 20. oktober 1696 godkendte begge.

I de følgende måneder fastlagdes organisationen og finansieringen af det store skibsbygningsprogram. Begge dele lagdes i princippet på skatteyderne, d. v. s. de store jordbesiddere og byerne, der til dette formål inddeltes i byggeselskaber, såkaldte kumpanstvo'er. De store jordbesiddere udgjorde 17 gejstlige og 21 verdslige kumpanstvo'er, der hver forpligtede sig til bygningen

<sup>1</sup> M. M. Bogoslovskij: Petr I. (Forkortes Bogoslovskij). I. (1940), s. 207—336.

af ét skib, mens byerne fik ordre om at bygge ialt 14 fartøjer. Kumpanstvo'erne fik i reglen navn efter dets betydeligste medlem, f. eks. Strešnevs kumpanstvo, Šeremetevs kumpanstvo etc. De ialt 52 skibe skulle stå færdige til april 1698.

Det statslige overopsyn med skibsbygningen blev overdraget chefen for volodimirskij sudnyj prikaz<sup>1</sup>, Aleksandr Petrovič Protas'ev, der desuden fik instruks om at træffe forberedelser til at bygge 6 store og mindst 20 mindre skibe på statens regning<sup>2</sup>.

Imidlertid havde zar Peter allerede i oktober 1695 henvendt sig til den danske konge og bedt om tilladelse til i Christiania eller Christiansand at hverve en 10—12 skibstømrere, der havde kendskab til bygning af galejer. Henvendelsen skete gennem den danske kommissær i Moskva, Henrik Butenant von Rosenbusch, som med stor iver stillede sig bag den zaristiske anmodning<sup>3</sup>. Zaren lagde vægt på, at tømrerne kom hurtigt, og man forstår så godt hans hastværk. Det er netop på dette tidspunkt, at belejringen af Azov må opgives, fordi man ikke har kunnet forhindre tyrkerne i at undsætte den belejrede by.

Til alt held skulle det russiske galejbyggeri ikke afhænge af de norske skibstømrere, for ikke før 24. februar 1696 modtog von Rosenbusch svar på sin henvendelse<sup>4</sup>. Den danske konge stillede sig heri meget imødekommende, idet han forsikrede, at han til enhver tid ønskede at vise zaren sit nabovenskab<sup>5</sup>. Han tilbød et hold bestående af en kaptajn, to mestre, to undermestre og otte tømrere, der skulle aflønnes med henholdsvis 50, 30, 20 og 16 rigsdaler om måneden, foruden fri rejse og tre måneders løn forud<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Volodimirskij sudnyj prikaz var domstol for retssager mellem adelige.

<sup>2</sup> Bogoslovskij: Opus cit. I, s. 360—65.

<sup>3</sup> RA. Tyske kanc. Udenrigske afdeling. (Forkortes TKUA). Rusland nr. 40: Indberetninger, til dels med bilag, fra Henrik Butenant von Rosenbusch. Indberetn. af 25/10 og 30/10 1695.

<sup>4</sup> RA. TKUA. Rusland, nr. 40: von Rosenbusch' indberetning af 20/3 1696.

<sup>5</sup> RA. TKUA. Rusland, nr. 40: Koncept til skrivelse til von Rosenbusch 10/1 1696.

<sup>6</sup> Bilag til 8.

Henvendelsens gunstige modtagelse vakte naturligt nok zaren's tilfredshed, men da der netop var ankommet 50 hollandske og hamburgske tømrere, ønskede han at nøjes med de mere kvalificerede folk, d. v. s. en kaptajn og fire mestre. Åbenbart for at sagen ikke skulle få lejlighed til at trække yderligere i langdrag, meddelte von Rosenbusch, at de tre måneders forskud og andre omkostninger kunne sættes på hans regning, for — som han vel ikke uden bagtanker tilføjer — »ich habe noch keinen pfenning von meinem Solarium, wie auch von Postgeldt währenden meines Dienstes erhalten«<sup>1</sup>.

Hvornår det danske krigskancelli er begyndt at tage sagen op til alvorlig behandling er ikke at se, men det endelige valg må være truffet omkring den 1. maj 1696. Vor viden om de fem mænd, som valget traf, er højst forskellig. Størst er den — som man kunne vente — om gruppens leder, kaptajnløjtnant Simon Pedersen Elkier, der i 1691 var blevet udnævnt til kaptajnløjtnant i årstjeneste. Han havde derefter gjort tjeneste som chef for fregatten »Flyvende Abe«, i 1693 var han blevet næstkommanderende på orlogsskibet »Dronning Charlotte Amalie«, og i 1695 havde han fået sin gamle chefstilling på »Flyvende Abe« tilbage<sup>2</sup>. Om hans kvalifikationer som skibsbygger er det vanskeligt at danne sig noget indtryk; han synes aldrig at have ledet arbejdet på et dansk værft, men skal man slutte ud fra hans egen beskrivelse af de skibsmodeller, som han den 3. juni forsøgte at sælge kongen, har han allerede da været en idérig konstruktør. Den ene er en model af et artilleritransportskib, som kunne ændres ikke mindre end seks gange, alt efter behov<sup>3</sup>.

De gunstige økonomiske betingelser, som stillingen i Rusland tilbød, kunne nok friste en dansk kaptajnløjtnant. Simon Pedersens gage havde hidtil været 250 rigsdaler om året<sup>4</sup>, mens han i

<sup>1</sup> RA. TKUA. Rusland, nr. 40: Kopi af von Rosenbusch' indberetning af 22/3 1696.

<sup>2</sup> T. A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard: Officerer i den dansk-norske Søetat 1660—1814 og den danske Søetat 1814—1932. (1935). I, s. 328.

<sup>3</sup> RA. Krigskancelliet. Indkomne sager søetaten vedr. 1696 nr. 289.

<sup>4</sup> RA. Søetaten. Embedsarkiv. Eskadreskriverne. Gagebog for søoffi-

Rusland skulle hæve 50 rigsdaler om måneden, hvortil kom, at kongen tilbød ham halv gage, så længe han var borte<sup>1</sup>. Han ville da komme op på en årsgage af 725 rigsdaler.

Trods de lokkende tilbud synes kaptajnløjtnant Pedersen ikke at have været blind for de farer, der kunne være forbundet med rejsen til Moskva. Den 3. maj beder han kongen om at måtte nyde den nåde »dog stedse at være udi Eders kongelige Majestæts tjeneste, og når jeg udi tvende år som Eders kongelige Majestæts tjener har været udi den store zars forretning, da at blive deraf fri og komme hid igen«<sup>2</sup>.

Sammen med kaptajnløjtnanten skulle rejse to overmestre og to undermestre. Den 4. maj skrev tømmermestrene Johan Eriksen og Niels Sørensen kontrakt med generalkommissariatet om rejsen til Rusland. Efter at have indskærpet tømmerne lydighed over for kaptajnløjtnanten fortsætter kontrakten: »Hans penge skal ham ved hver måneds udgang rigtig betales, og når han der udi landet sin tjeneste to år har forrettet, og da ikke længer måtte lyste der at blive, skal det ham frit forestå sig på rejsen hjem igen at begive, hvortil kaptajnen (d. v. s. Simon Pedersen) ham al befordring skal bevise«. En lignende kontrakt sluttedes den 10. maj med skibstømrer Hans Jensen og den 28. maj med skibstømrer Anders Olsen. Begge skulle de gøre tjeneste som undermestre<sup>3</sup>.

Også for de fire mestre har ansættelsen i Rusland virket økonomisk tillokkende. Anders Olsen og Hans Jensen, der begge var tømmermænd af 1. klasse, havde på Holmen henholdsvis 20 og 16 rigsdaler i årlig gage<sup>4</sup>. De skulle nu have en årsløn på 192

cerer og Holmens betjente samt gejstligheden ved Holmen 1696—1707. Folio 31.

<sup>1</sup> RA. Admiralitetet. Kgl. resolutioner 1696 nr. 27.

<sup>2</sup> RA. Krigskanc. Kgl. ekspeditioner søetaten vedr. 1696 nr. 89 62.

<sup>3</sup> RA. Generalkommissariatet. »Adskellige Ordres Bog« vedr. søetaten 8/1 1695 — 31/12 1698. Under 6/6 1696 indført afskrift af skrivelse af 1/5 1696.

<sup>4</sup> RA. Søetaten. 1. og 4. Divisions mønsterskriver. Civilbetjente, mestre og mestersvende, deres årslønbetaling 1. jan. 1694—marts 1698, så og årstjenere ved håndværkerne, månedsbetaling 1692—31,7 1696. Nr. 8. Folio 49 og 58.

rigsdaler. Hverken Niels Sørensen eller Johan Eriksen synes i 1696 eller de nærmest foregående år at have været ansat på Holmen.

Nu da beslutningen om afsendelsen af de danske skibsbyggere endelig var taget, ønskede kongen deres afrejse fremskyndet mest muligt. Allerede den 5. maj udstedtes rejsepas til Simon Pedersen og fire unavngivne tømrere<sup>1</sup>, og samme dag fik kaptajnløjtnanten en tidsfrist på 14 dage til at forberede sin rejse<sup>2</sup>.

Der skulle imidlertid gå endnu en måned, før den lille gruppe kunne begive sig på vej. Undermesteren Anders Olsen ansattes som nævnt ikke før 28. maj, men det er heller ikke utænkeligt, at Simon Pedersens kreditorer kan have deres andel i rejsens forhaling. I et brev så sent som den 3. juni beder kaptajnløjtnant Pedersen kongen om hjælp til at betale sin gæld og tilbyder til gengæld de forømtalte modeller<sup>3</sup>. Det er vel som et svar på denne henvendelse, at man må se en post i de kongelige kammerregnskaber under 8. juni, hvor der står: »Kaptajn Simon Pedersen bekom til rejsepenge ad Moskva 100 r.«<sup>4</sup>.

Omtrent på dette tidspunkt begav den lille gruppe sig ud på den lange rejse, der i de følgende måneder skulle føre den så godt som helt til Sortehavet. Kongen medgav Simon Pedersen et brev til Butenant von Rosenbusch, hvori vilkårene for danskernes ansættelse hos zaren endeligt slås fast — med en enkelt ændring i forhold til de oprindelige fremsatte lønkrav, idet undermestrene ikke skal have 20, men kun 16 rigsdaler om måneden. Det præciseres ligeledes, at de ikke har villet engagere sig for mere end to år<sup>5</sup>.

En måneds tid senere — omkring den 10. juli — ankom dan-

<sup>1</sup> RA. Krigskancelliet. Protokol over ekspederede sager 1696 nr. 184. En russisk oversættelse af passet findes i *Dopolnenija k aktam istoričeskim, sobrannyja i izdannija archeografičeskoju kommissieju*. XII (1872) s. 44 f. og i S. Elagin: *Istorija russkago flota. Period Azovskij* (1864). (Forkortes Elagin). Priloženie I nr. 44 note 1.

<sup>2</sup> RA. Krigskanc. Kgl. ekspeditioner søetaten vedr. 1696 nr. 89/62.

<sup>3</sup> RA. Krigskanc. Indk. sag. søetaten vedr. 1696 nr. 290.

<sup>4</sup> Kgl. Kammerregnskaber fra Frederik III.s og Christian V.s Tid. Udg. v. E. Marquard (1918), s. 476.

<sup>5</sup> RA. TKUA. Almindelige del 1676—1770 nr. 71: Gehejmeregistratur 1696. Folio 432.

skerne til Novgorod<sup>1</sup>, og den 25. kunne de anmelde sig i det russiske udenrigskancelli, posol'skij prikaz i Moskva, hvor de blev forhørt om deres tidligere liv, færden og kunnen.

Kaptajn Simon Pedersen oplyste, at han var født i København, hvor hans fader, Peter Ivanov, havde været købmand. Fra barnsben var han vant til livet på søen, der havde ført ham både til Sverige, England, Spanien, Holland og Frankrig. Han tjente nu på syvende år den danske konge. Om sine færdigheder måtte han oplyse, at han aldrig havde været i krig, da Danmark havde haft fred i de år, han havde tjent i flåden, men m.h.t. skibsbyggeri hævdede han at kunne både tegne og bygge skibe og også lede selve arbejdet på et værft. Foruden sin datter havde han med sig sin egen lille stab, bestående af en læge, en tjener og en tolk.

Af mestrene stammede den ene, Johan Eriksen, fra Lübeck, mens den anden, Niels Sørensen, var født i København, hvor hans fader havde været skibsbygger som han selv. Han havde først været tre år i dansk tjeneste og var derefter draget udenlands i 18 år, havde besøgt både Sverige, Holland og England. Han var nu igen i den danske konges tjeneste. Også de to undermestre, Anders Olsen og Hans Jensen, var københavnere og havde været i flåden i henholdsvis 11 og 10 år<sup>2</sup>.

Allerede to dage senere, den 27. juli, blev den danske gruppe under eskorte sendt videre mod Azov, til trods for at man allerede da i Moskva må have fået efterretning om byens erobring den 19. juli. I en følgeskrivelse fra det russiske krigskancelli, razrjadnyj prikaz, til admiral Lefort gøres der nøje rede for de lønninger, danskerne skulle hæve, og til hvilken kurs dette skulle ske<sup>3</sup>. Den 5. august nåede gruppen Voronež, hvorfra den fort-

<sup>1</sup> Pis'ma i bumagi imperatora Petra Velikago. I (1887), s. 531: Skrivelse fra von Rosenbusch til Peter den Store af 13/7 1696.

<sup>2</sup> Elagin: Priloženie I nr. 44.

<sup>3</sup> Elagin: Priloženie I nr. 45. Vekselkursen sættes til 1 rigsdaler = 18 altyn og 2 dengi, hvilket er lidt mere end  $\frac{1}{2}$  rubel, der er 16 altyn og 4 dengi. Den danske kommissær von Rosenbusch synes at have benyttet en vekselkurs på 1 rigsdaler =  $\frac{1}{2}$  rubel, en forskel på 10%, jvf. Elagin: Priloženie I nr. 42.

satte med skib ned ad Don. Imellem byerne Rešetov og Vešk traf danskerne admiral Lefort, der var på vej nordpå mod Moskva. Sommerens felttog var under afvikling efter Azovs erobring, og cheferne ilede til Moskva for at deltage i det store triumfindtog<sup>1</sup>. Lefort, der nu ikke havde behov for de danske skibsbyggere i Azov, gav dem ordre til at fortsætte til byen Panšin, hvor de kunne få roere og eskorte til tilbageturen.

Den 1. september begav de sig igen nordpå op ad Don, men nåede i første omgang ikke længere end til byen Donecki, hvor skibets besætning enten allerede var flygtet eller lå syge, og af eskortens 19 soldater var 7 syge, mens de øvrige nægtede at rejse videre med skibet. Der var derfor intet andet for end at rejse videre over land, men nu synes rejseholdet helt at gå i opløsning. Sammen med nogle udenlandske læger red Simon Pedersen til byen Korotojak, mens pod'jačien<sup>2</sup> Vladikin, der ledede danskernes rejse, og de øvrige måtte blive tilbage, indtil det lykkedes at leje nogle køretøjer. Holdet samledes igen i Voronež, og til vogns gik turen mod Elec, men her tog Simon Pedersen og flere andre de vogne, som Vladikin havde lejet, og kørte videre i retning af Tula. Det lykkedes dog Vladikin at skaffe to vogne hos den lokale vojevode, og i dem kørte han mod Tula, hvor han ventede at træffe Simon Pedersen og de øvrige. Men disse var kørt forkert og kom først til Tula efter Vladikin, der i mellemtiden var blevet syg, hvilket ikke hindrede Simon Pedersen i at tage hans vogne og køre mod Moskva, hvortil holdet ankom omkring den 1. november (1696)<sup>3</sup>.

Denne legen tagfat, der ganske vist er set gennem Jakob Vladikins øjne, giver et indtryk af den danske kaptajnløjtnant som en utålmodig og noget ilter person, der gerne går sine egne veje. Men det har næppe heller været behageligt at rejse mere end 2000 km i det russiske efterår. Og det omsonst.

Da danskerne vendte tilbage til Moskva, var beslutningen om

<sup>1</sup> Moritz Posselt: *Der General und Admiral Franz Lefort*. II (1866), s. 349.

<sup>2</sup> Betegnelse for en kancelliskriver.

<sup>3</sup> Elagin: *Priloženie I* nr. 46.

skabelsen af en regulær flåde som nævnt taget den 20. oktober. De danske skibsbyggere var derfor så meget mere nødvendige, som dette stort anlagte forehavende kun ville kunne gennemføres ved hjælp af udenlandske specialister, der i stort tal måtte antages til dette formål. Denne opgave blev overdraget udlændingen Franz Timmermann, som ved årsskiftet 1696—97 sendte hververe til Nederlandene og Sverige. En fuldstændig fortegnelse over, hvormange udlændinge denne hvervekampagne bragte til Moskva, findes ikke, men der er efterretninger om, at i hvert fald 65 udlændinge kom til Moskva i månederne marts til august 1697 efter kontrakt med Timmermann. Af disse var 36 svenske og 25 hollandske<sup>1</sup>. Der synes ikke at have været danske blandt de hvervede, og det er uvist, om kaptajn Pedersen har forsøgt at skaffe yderligere folk fra Danmark, derimod ankom der i december 1696 to svenske båds mænd på hans opfordring<sup>2</sup>.

Også mod Sydeuropa rettedes blikket for at skaffe kvalificerede folk. Allerede i juli 1696 henvendte zar Peter sig til den venezianske republik i denne anledning, og i november indvilgede 13 venezianske kaptajner og skibsbyggere i at gøre tjeneste for zaren<sup>3</sup>.

De danske skibsbyggere tilbragte vinteren 1696—97 i Moskva. Forholdet mellem dem indbyrdes var ikke det bedste, for — som den danske kommissær melder hjem: Simon Pedersen »will hier alles nach seinem Kopfe haben, welches sich so nicht wol thun lässt«<sup>4</sup>. Derimod kan det næppe betvivles, at kaptajnens stjerne har været i stadig stigen på rette sted. Antallet af udenlandske søofficerer i Moskva kan på dette tidspunkt ikke have været stort, og det er derfor naturligt, at den marineglade zar har fattet interesse for den idérige dansker.

I december 1696 indsendte kaptajnløjtnant Pedersen et forslag til løsning af et af de mange vanskelige problemer, som

<sup>1</sup> Elagin: Priloženie V nr. 2 a—i.

<sup>2</sup> Dopolnenija k aktam istoričeskim, sobrannyja i izdannyja archeografičeskoju kommissieju. XII (1872), s. 48 f.

<sup>3</sup> Elagin: Priloženie V nr. 1 a og v.

<sup>4</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 40: von Rosenbusch' indberetning af 30/4 1697.

skibsbygningen ville volde. Hovedkvarteret for hele projektet skulle være byen Voronež ved floden af samme navn, der er en biflod til Don. Voronež ligger i et skovområde, hvilket var praktisk, når skibene skulle bygges, men upraktisk, når skibene derfra skulle sejles til havet ad smalle og undertiden vandfattige floder. Dette problem mente Simon Pedersen at kunne løse. Han udfærdigede tegninger til et transportskib, der var 130 fod langt, 42 fod bredt og 15 fod højt. Dette skib — mente han — ville kun gå 5 fod i vandet, selv når det blev ladet med store skibe på 20, ja endog 40 kanoner, som ellers stak 10 fod i vandet. På den vedlagte tegning tilføjede han dog forsigtigt: »Dette må gøres, når vandene er rolige og uden bølger«<sup>1</sup>.

Det er vel bl. a. denne opfindelse, der har draget zaren til danskerens hus<sup>2</sup> og fået ham til at nære »en sær tillid til kaptajn Pedersen i at bygge barkolonger og andre slags invention af skibe«<sup>3</sup>. Men i dette tilfælde kom der dog intet ud af den pederenske invention.

Mens den danske kaptajn syslede med sine tegninger, udarbejdede den russiske administration de nærmere planer for skibenes bygninger, for forsyningen med materialer, arbejdskraft m.m. Barkolongernes størrelse fastsattes til 115 fod i længden, 21 fod i bredden og 7 fod i vandet. Arbejdet skulle ved hvert skib ledes af en udenlandsk mester, bistået af en udenlandsk undermester. Af håndværkere skulle to tømrere og to smede være udlændinge, mens andre fire smede og 60 tømrere skulle være russiske. Hertil kom en læge og ikke mindre end fem tolke, der var nødvendige ved anvendelsen af den udenlandske arbejdskraft. Behovet for håndværkere var således mere end 4000 mand, hvortil kom et ikke nærmere fastsat antal arbejdere, der skulle gå til hånd<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> »Sie ž podobaet činiti egda vody tichi i bez voln«. Elagin: Priloženie IV nr. 13 note 4.

<sup>2</sup> RA. Admiralitetet. Indk. sag. 1697 nr. 19. Simon Pedersen til admiralitetet 7/5 1697.

<sup>3</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Poul Heins' kopibog over udgåede breve 1697—99. Heins' brev til Gustav Meyer 7 6 1698.

<sup>4</sup> Elagin: Priloženie III nr. 21.

Den fremtrædende rolle, som var tiltænkt den danske kaptajnløjtnant, bekræfter, hvor velanskrevet han på dette tidspunkt har været hos zaren. Af de 52 barkolonger, som det var pålagt kumpanstvo'erne at bygge, skulle fire, siden otte udføres efter Simon Pedersens tegninger. Ved de fire skulle danskeren med sine mestre direkte lede arbejdet; det drejer sig om de skibe, der skulle bygges af T. N. Strešnevs, V. P. Šeremetevs, V. F. Dolgorukijs og G. V. Tjufjakins kumpanstvo'er. Til andre fire skulle han levere tegninger og se til, at bygningen foregik i overensstemmelse med disse. Det drejer sig om M. A. Čerkasskijs, I. V. Buturlins, P. I. Chovanskijs og K. O. Ščerbatyjs kumpanstvo'er, hvor arbejdets direkte ledelse var overdraget hollændere<sup>1</sup>.

Endelig kom foråret, og arbejdet kunne tage sin begyndelse. Den 7. maj meddelte Simon Pedersen det danske admiralitet, at han havde sendt de fire mestre i forvejen til Voronež, for at de kunne bringe alle nødvendige ting i orden, således at man ikke bagefter skulle kunne sige om danskerne, at de ikke var lige så dygtige som de mestre, der netop var ankommet fra Venezia og Holland<sup>2</sup>.

I Voronež var de russiske ledere imidlertid ikke kommet længere end til at erkende deres egen ukyndighed i alt, hvad der angik skibsbygning. De russiske adelsmænd, der skulle forestå forsyningen af træ, havde ikke turdet tage bestemmelse om, hvilke træsorter der skulle anvendes, hvormeget og hvor de skulle fældes o. s. v. Da de fire danske mestre den 7. maj ankom til Voronež, blev de derfor inddraget i denne sag i deres egenskab af specialister på dette område. Heller ikke de havde lyst til at tage ansvaret, men erklærede, at det var umuligt at sige, hvor meget tømmer der ville medgå »fordi træet i disse skove ikke er ens; på nogle steder er det udmærket, på andre steder helt dårligt«<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Elagin: Priloženie III nr. 41.

<sup>2</sup> RA. Admiralitetet. Indk. sag. 1697 nr. 19. Simon Pedersen til admiralitetet 7/5 1697.

<sup>3</sup> »potomu čto de v tech lesach les ne roven; v inych mestach naročit, a v inych mestach gorazdo ploch«. Elagin: Priloženie III. Pribavlenie nr. 88.

Men tømmeret skulle skaffes, og den 21. maj udpegedes et stykke skov ved »Čistoe Ozero«, og samme dag mødte tømmerne og arbejdsfolkene på dette sted. Et par måneder senere var tømmeret skovet, og man kunne begynde at flåde det til Ramon, en by i nærheden af Voronež, hvor danskerne skulle bygge deres skibe. Den 26. juli lagde Niels Sørensen kølen til Šeremetev-kumpanstvo'ets skib, og fire dage senere begyndte bygningen af Strešnev-kumpanstvo'ets skib under ledelse af Johan Eriksen<sup>1</sup>. På samme tid er Hans Jensen begyndt at bygge Dolgorukij-kumpanstvo'ets skib<sup>2</sup>, mens Tjufjagin-kumpanstvo'ets skib, hvis bygning Anders Olsen formentlig har forestået, ikke yderligere omtales.

I løbet af sommeren er de mange tusinde arbejdere blevet samlet i Voronež og de andre byer, hvor værfter blev anlagt. Det kan ikke undre, at der opstod uoverensstemmelser mellem så mange og så kloge hoveder af forskellig nationalitet. Skibsbygningshåndværket lå endnu ikke i faste internationale rammer, men var undergivet tradition, behov og tilfældigheder. Dertil kom, at venezianske og danske mestre vurderedes højere end hollandske, der derfor ikke fik tildelt selvstændige opgaver, hvilket vakte nogen bitterhed blandt de sidste<sup>3</sup>.

Imod årets slutning måtte kaptajn Pedersen indberette den hollandske mester, Alfert Naning, der ledede arbejdet på bygningen af Čerkasskij-kumpanstvo'ets skib. Som allerede omtalt skulle danskeren udarbejde tegninger også til dette skib, men hollænderen var meget utilbøjelig til at rette sig efter kaptajn Pedersens ordrer. Da Naning tredje gang havde lagt en kølplanke, der var kortere end den, Pedersen ønskede, blev de uvenner, og hollænderen gav sig til at skælde danskeren ud »som fulde folk plejer«<sup>4</sup>. Efter yderligere uoverensstemmelser indberettede Simon Pedersen sagen til det russiske admiralitet, der den 15. december hidkaldte Alfert Naning og pålagde ham at

<sup>1</sup> Elagin: Priloženie III nr. 36 v.

<sup>2</sup> Elagin: Spisok sudov azovskago flota 1696—1712, s. 9.

<sup>3</sup> Elagin: Priloženie III nr. 41.

<sup>4</sup> «kak byvajut p'janye ljudi».

være kaptajn Pedersen lydig i alt m. h. t. bygning af barkolonger, i modsat fald ville han blive straffet<sup>1</sup>.

Den 1. januar 1698 henvendte Naning sig derfor til kaptajn Pedersen for at få tegningerne til skibets overbygning. Men dette nægtede danskeren. Han ønskede ikke længere at have noget med dette skib at gøre og udtalte, at Naning kunne bygge det på sin egen hollandske facon<sup>2</sup>.

Til den hollandske skibsbyggers forsvar skal det indrømmes, at kaptajn Pedersen ikke synes at have været nogen let arbejdsgiver. Som allerede omtalt var forholdet mellem kaptajnen og mestrene i forvejen ikke det bedste, og de blev — ligesom Naning — sure over ustandselig at måtte gøre deres arbejde om<sup>3</sup>.

Men på trods af alle hindringer, som mennesker og natur kunne skabe, blev der gjort store fremskridt. Da lederen af admiralitetet, Protas'ev, i december 1697 gjorde status, var han tilfreds med de resultater, der foreløbig var nået. I et brev til zaren, der siden foråret opholdt sig i udlandet, meddelte han, at fire galejer allerede var færdige og flere barkolonger nærmede sig deres afslutning. Dette gjaldt bl. a. de fire barkolonger, som danskerne byggede<sup>4</sup>. Skal man tro denne fremstilling, synes det meget naturligt, at nye og krævende opgaver blev lagt på de dygtige danskeres skuldre.

I foråret 1698 fik kaptajn Pedersen ordre til at bygge endnu fire skibe, denne gang for admiralitet<sup>5</sup>. Men dette ærefulde hverv blev mødt med megen uvilje fra danskerens side, hvilket foranledigede Protas'ev til gentagne gange at beklage sig til den danske gesandt Poul Heins<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Elagin: Priloženie III nr. 42 og Materialy dlja istorii voronežskoj i soseidnich gubernij. Voronežskie akty. (1887). I (Forkortes Voronežskie akty) nr. 157.

<sup>2</sup> Elagin: Priloženie III nr. 34.

<sup>3</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Heins til Simon Pedersen 7/6 1698.

<sup>4</sup> Elagin: Priloženie III nr. 41.

<sup>5</sup> Ibid. IV nr. 8.

<sup>6</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Heins til Simon Pedersen 24 5 og 26, 7 1698 og ibid. nr. 42: Gesandtskabsrelationer, til dels med bilag, fra Poul Heins. Relation af 29/7 1698.

Sagen var imidlertid helt enkelt den, at danskerne nu ville hjem. Formentlig har det primitive liv i de russiske skove betaget dem både eventyrtrang og pengelyst, hvortil kommer, at der i sommeren 1698 synes at have bredt sig en almindelig utilfredshed blandt udlændingene. Danskerne kunne henvise til, at der nu var gået to år, og at deres kontrakt derfor var udløbet. Så tidligt som i april skrev de fire mestre til gesandten Poul Heins og bad ham hjælpe dem til deres afsked. Da de kun fik et henholdende svar<sup>1</sup>, rejste de i juni selv til Moskva for at tale med Heins. Heins forelagde sagen for Protas'ev, der imidlertid hævdede, at han ingenting kunne foretage sig, før zaren vendte tilbage, og med denne besked måtte mestrene rejse tilbage til Voronež<sup>2</sup>. De undlod dog ikke at indsende en bønsskrivelse til kongen, hvori de anmodede »om hjælp til vores fridom, på det vi fattige mænd kunne komme igen til vores fædreland til vores fattige hustru og børn, eftersom vi heller ønskede at tjene vores daglige brød udi vores konges rige...<sup>3</sup>«

Mens mestrene henvendte sig til deres konge, skrev kaptajn Pedersen direkte til zaren. I august, formentlig den 18., sendte han et langt og bittert klagebrev, hvori han henviser til den iver, hvormed han er gået op i sit arbejde, hvorledes han én, to, tre, undertiden fire gange om ugen er redet fra værft til værft for at tilse arbejdet på sine skibe, hvorledes han ikke blot har måttet lede arbejdet, men også har taget del i det, når folkene var syge o. s. v. Idet han henviser til, at han kun har bundet sig for to år, skriver han: »Weill ich aber von Anfang wie ich hier im Lande auf den Pansche<sup>4</sup> Reisse, so woll alss hier wegen des Schiffesbauwerey meine Mittel eingebüset hab und die mier gegebene Comanda nicht so gebührlich respectiret und daher manitoniret

<sup>1</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Heins til Gustav Meyer 26/4 1698.

<sup>2</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Heins til Simon Pedersen 7/6 1698 og ibid. nr. 42: Heins' relation af 24/6 1698.

<sup>3</sup> RA. Krigskanc. Indk. sag. søetaten vedr. 1698 nr. 304. Brevet er underskrevet af Anders Olsen, Niels Sørensen og Hans Jensen. Ifølge Heins' relation af 29/7 1698 er en af tømrerne død.

<sup>4</sup> D. v. s. Panšin.

werde, das IHRO ZARRISCHE MAGISTHET christliches vorhabende Werck befördern können, sondern auf allerhant Ahrt und Weisse verfolgt, so länger und ärger nachgesetzt werde und nur zurletzt auf Respect und Ehre geschimft worfür ich mich in der Welt habe saur werden lassen, aber leider nun hier deswegen meines Lebens müde und befinde mich deswegen in hertzqwellige Schwachheit, das ich nicht so capabell bin solche grosse, hohe angelegen Werck zu ordeniren, das IHRO ZARRISCH MAGISTHET damit so wol versichert können alss wie ich vorhär mit Respect und Lust und affrontiret und ungehindert frisch und gesunt mein Dinst verrichten können, alss bitte ich desswegen alleruntertähnichst, ich möchte von der Schiffbauwery verschonet werde...<sup>1</sup>

Der måtte naturligvis igen tilvejebringes ordnede forhold i Voronež, og i august rejste Protas'ev fra Moskva for at besigtige værfterne. Efter at være ankommet til Voronež sendte han bud til danskeren for at få en forklaring på hans optræden. Til at begynde med foregav Simon Pedersen at være syg, men endelig mødte han op og erklærede, »at han ikke ville lave noget, fordi ingen viste ham den fornødne ære, og fordi alle i Voronež, både udlændinge og russere morede sig over ham<sup>2</sup>. Til slut blev Protas'ev træt af at høre på danskerens besværinger og overgav arbejdet med bygningen af statsskibene til en anden<sup>3</sup>.

Danskerne fik således ikke lov til at vende hjem, og uden videre rejse bort kunne de heller ikke. I juli 1698 udstedtes der et generelt forbud mod at lade udenlandske mestre forlade Voronež, og det blev samtidig forbudt landets indbyggere at sælge eller udleje både og heste til udlændinge<sup>4</sup>. Nogen hjælp fra deres egen regering fik danskerne ikke. Heins havde svaret mestrene,

<sup>1</sup> Elagin: Priloženie III nr. 43 og Voronežskie akty nr. 158.

<sup>2</sup> »čto ničego delat' ne budet, dlja togo budto česti dostojno zdes' nad nim nikto ne vedet, i budto nad nim vse, čto ni est' na Voroneže inozemcy i russkie ljudi, smejuťsja«.

<sup>3</sup> Pis'ma i bumagi imperatora Petra Velikago. I (1887), s. 641 og Elagin: Priloženie IV nr. 9: Protas'evs brev til Peter den Store den 24/8 1698.

<sup>4</sup> Elagin: Priloženie IV nr. 18.

at der intet kunne gøres i sagen, sålænge zaren var borte, og Simon Pedersen bliver bebrejdet sin genstridighed. Han har at rette sig efter zarens ordrer<sup>1</sup>. Lettere forståelig er det officielle Danmarks holdning, når det drejer sig om personer, der privat havde engageret sig i Rusland. Således den norske kaptajn Gustav Meyer<sup>2</sup>, hvem man med denne begrundelse nægter at intervenere for<sup>3</sup>. Den danske konges og gesandts uvillighed i denne sag må formentlig ses i lyset af de vanskelige forhandlinger om en alliance mellem de to lande, som netop var Heins' mission<sup>4</sup>.

Netop på denne tid, da skibsbyggerne forsøger at blive løst fra deres tjeneste, træder et nyt hold danske i russisk sold. Til forskel fra skibsbyggerne, hvis ansættelse var foregået på regeringsplan, havde de nytilkomne på eget initiativ ladet sig hverve i Holland.

Under sit ophold her sluttede zar Peter kontrakt med den hollandske — eller norske<sup>5</sup> — kaptajn Cruys, der i den russiske flåde fik rang af viceadmiral<sup>6</sup>. Cruys gik straks i gang med at hverve søfolk til den nye flåde, og i juli 1698 ankom ialt 590 mand til Archangel'sk. Her var hollændere, englændere, tyskere, franskmænd, svenskere, danskere o. fl., kort sagt repræsentanter for alle Nord- og Vesteuropas søfarende nationer. Flest var svenskerne i et antal af 165 mand, danskerne på andenpladsen med 157 mand og hollænderne som nr. 3 med 111 mand. Skandinavernes numeriske overlegenhed forklares af det store antal matroser, som lod sig hverve fra disse lande. Af 356 matroser var 119 svenske og 114 danske, men kun 26 hollandske. Ser man

<sup>1</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Heins til Simon Pedersen 24/5 og 26/7 1698.

<sup>2</sup> Formentlig identisk med den i T. A. Topsøe-Jensen og Marquard: *Opus cit.* II, s. 176 f. nævnte Gustavus Meyer.

<sup>3</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 97: 1697—1705. *Kopibøger over relationer med deres bilag.* Heins' relation af 28/3 1699.

<sup>4</sup> Carl S. Christiansen: *Danmark-Norges Traktater 1523—1750.* 11 (1949), s. 33 ff.

<sup>5</sup> Ludvig Daae: *Nordmænd og danske i Rusland i det attende Aarhundrede.* *Norsk Hist. Tidskr.* 2. r. IV (1884), s. 413 ff.

<sup>6</sup> Elagin: *Prilozenie V* nr. 5 v.

derimod på officererne, bliver billedet et ganske andet. Af 93 kaptajner, kaptajnløjtnanter, løjtnanter, styrmænd og understyrmænd var 52 hollandske. Tendensen er tydeligt den, at mens Skandinavien leverede de menige, kom officererne fra Holland.

Også på denne gruppe må den gode betaling have virket tillokkende, selv om niveauet var lavere end for de tekniske specialisters vedkommende. Kaptajnløjtnanterne skulle have 40 rigsdaler om måneden, løjtnanterne 24, styrmændene 20 o.s.v.

På grundlag af det foreliggende materiale er det umuligt at udskille, hvormange egentlige danske der har været blandt de 157 repræsentanter for Danmark-Norge, idet nordmændene kun et enkelt sted er skilt ud som en særlig gruppe. Heller ikke er det ganske givet, at de enkelte nationalitetsbetegnelser er rigtige. Angivet som danske er følgende syv officerer: kaptajnløjtnanterne (komendory) Jan Samson og Heronimus Meyer, løjtnanterne Peter Tomasof eller Flomas, Evert Rulevc eller Roeiof, Rulof Bram, Tomas Eversen eller Evert og Sy Brant Jansen<sup>1</sup>. Ingen af disse navne er medtaget i Topsøe-Jensens og Marquards »Officerer i den dansk-norske søetat«<sup>2</sup>.

Der findes ingen samlet opgørelse over udlændinge i den azovske flåde fordelt på nationer, og de ovennævnte 590 mand var kun Cruys' andel i hvervningen 1698. Af en opgørelse dateret 28. december s. å. fremgår det, at der på dette tidspunkt var ansat ialt 830 udlændinge i den azovske flåde, heraf udgør de ovennævnte 157 danske, hvis antal som nævnt må tages med megen forbehold, knap 20 %<sup>3</sup>.

I Voronež sker der imidlertid i løbet af august-september en mærkbar ændring i kaptajn Pedersens holdning, en ændring, der må tilskrives zarens pludselige tilbagekomst fra udlandet og udsigten til at få virkeliggjort en af sine store inventioner. Og måske frygt. Om aftenen den 25. august dukkede zar Peter uventet op i Moskva<sup>4</sup>, og rygtet om hans hjemkomst og den påfølgende

<sup>1</sup> Elagin: Priloženie V nr. 7 b.

<sup>2</sup> Topsøe-Jensen og Marquard: Opus cit.

<sup>3</sup> Elagin: Priloženie V nr. 13.

<sup>4</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Heins til Jensen 26/8 1698.

hårde fremfart mod alle opsætsige har formentlig med hast bredt sig ud over det ganske rige. Samtidig erfarede Simon Pedersen af Protas'ev, at zaren havde givet ordre til, at der skulle bygges seks transportskibe<sup>1</sup> efter en model, som zaren engang havde set hos Simon Pedersen i Moskva. I et brev til Peter den Store dateret 14. september tilbyder danskeren at bygge disse transportskibe, idet han dog gør zaren opmærksom på, at skibe på 200 fods længde vil være meget vanskelige at manøvrere i de smalle og krumme flodløb. Skibene bør efter Simon Pedersens mening være noget mindre, men dog store nok til at transportere barkolonger, der går 10 fod i vandet<sup>2</sup>. Et par dage senere gør han Protas'ev et lignende forslag<sup>3</sup>. Ikke et ord om at rejse hjem.

Men det var for sent. Zaren var nu blevet vred og klagede til Poul Heins, der som ægte diplomat forsikrede, at den danske konge naturligvis ikke kunne billige kaptajnens opførsel. Det bestemtes, at sagen skulle undersøges til bunds, når zaren kom til Voronež<sup>4</sup>. Der gik imidlertid et par måneder, inden zar Peter kunne afse tid til at bese det storværk, som han for halvandet år siden havde sat i gang. I mellemtiden lykkedes det Simon Pedersen, der åbenbart var ved at blive klar over sin pinlige stilling, at rejse til Moskva for at søge hjælp hos Poul Heins. Men dér var ikke hjælp at hente. Han fik ordre til ufortøvet at rejse tilbage til Voronež, hvortil zaren var rejst den 23. oktober<sup>5</sup>. Nu skulle Simon Pedersen stå til regnskab for sine handlinger. Heins har dog ikke helt villet lade sin landsmand i stikken, men medgav ham et brev til viceadmiral Cruys. Uden at tage standpunkt i den prekære sag anmodede Heins viceadmiralen om at tage danskeren under sin protektion og bad om, »es ihm wenigstens möge verstattet werden durch gebührlich Verhör und Kriegsrecht seine Sache an den Tag zu legen«<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> Elagin: Priloženie IV nr. 1 ja.

<sup>2</sup> Voronežskie akty nr. 159.

<sup>3</sup> Elagin: Priloženie IV nr. 13 og Voronežskie akty nr. 160.

<sup>4</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 42: Heins' relation af 9/9 1698.

<sup>5</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Heins til Carstens og Cölner 28/10 1698.

<sup>6</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Heins til viceadmiral [Cruys] 26/10 1698.

Desværre kender vi ikke afgørelsen i denne sag. Mulighederne er flere og ikke alle lige behagelige. Den foromtalte kaptajn Meyer oplevede i foråret 1699 at blive lagt i jern<sup>1</sup>, men om dommen over Simon Pedersen ved vi intet. Da Poul Heins ikke omtaler ham under sit lange ophold i Voronež i begyndelsen af det nye år, kan man vel slutte, at han ikke længere har været der, men er blevet afskediget fra sin tjeneste som skibsbygger<sup>2</sup>. Heller ikke mestrene synes Heins at have truffet i Voronež, og deres videre skæbne er ukendt.

De skibe, som danskerne havde bygget, blev søsat i maj 1699. Strešnev-kumpanstvo'ets skib fik navnet »Tri rjumki«<sup>3</sup>, mens Šeremetev-kumpanstvo'ets skib døbttes »Baraban«<sup>4</sup>. Navnene på de to andre skibe kendes ikke. »Tri rjumki« og »Baraban« var lidt mindre end oprindelig fastsat: »Tri rjumki« var 114 engelske fod langt og 24 fod og 2 tommer bredt, »Baraban« en kende større. De havde begge en besætning på 135 mand<sup>5</sup>. Med kvaliteten af det byggede var det så som så, hvilket ikke mindst

<sup>1</sup> RA. TKUA. Rusland nr. 98: Heins til von Rosenbusch 20/3 1699.

<sup>2</sup> Først 1701 synes Simon Pedersen at have forladt Rusland. Poul Heins medgav ham en anbefaling til chefen for Holmen, admiral Stöcken, og heri karakteriseres han som »un homme plein d'inventions et de bonne volonté«, der har lidt meget i Rusland (RA. TKUA. Rusland nr. 99: Heins til admiral Stöcken 3/7 1701, se også TKUA. Rusland nr. 100: Heins til Hans Henrik Tønder 18/11 1701). Oplysningerne i I. H. Lützwow: Samling af historiske Efterretninger om danske Søofficerer. (1788), s. 215 om, at han 1702 skulle have opholdt sig i Moskva, er efter alt at dømme ikke rigtige. 24. juli 1705 lykkedes det Simon Pedersen at få arresteret en vis major Bambanius i Glückstadt, fordi denne havde talt ilde om den russiske nation (RA. TKUA. Rusland nr. 103: 1705—09 Georg Grunds gesandtskabsarkiv. Frederik IV.s ordre af 10/4 1706). Endelig forsøger han sig i 1724 som plattenslager over for den danske gesandt i Holland, Niels Griis, i forbindelse med et opdigtet anslag mod den danske konge (RA. TKUA. Nederlandene nr. 159: 1723—24 Gesandtskabsrelationer, til dels med bilag, fra Nicolas Griis. Griis' relationer af 18/1 og 15/4 1724 og Ludvig Daae: Nils Griis, dansk-norsk Envoyé i Haag. Norsk Hist. Tidsskr. 2. r. VI (1888), s. 41—42).

<sup>3</sup> »Tre glas« (vin eller spiritus). Elagin: Spisok sudov azovskago flota 1696—1712. S. 6—7.

<sup>4</sup> »Trommen«. Ibid.

<sup>5</sup> Ibid.

skyldtes det fugtige træ, der var anvendt. En kommission, der i 1699 eller 1700 undersøgte samtlige skibe, havde mange ting at rette og mange hårde ord tilovers. Værst gik det dog ud over danskernes skibe, der fik karakteren »dårligst af alle«<sup>1</sup>.

Selv om dansk skibsbygning således ikke kom til at fejre store triumfer i Voronež, var der dog, når alt kommer til alt, udført et pionerarbejde under meget vanskelige forhold både i teknisk og organisatorisk henseende.

Om de danske søfolk, der 1698 lod sig hverve i Holland, har haft lige så lidt held til at føre og bemane de færdige skibe, får stå hen. Foreløbig kom flåden ikke i kamp, da der allerede 14. januar 1699 sluttedes våbenstilstand med Tyrkiet<sup>2</sup>. Ingen af de syv nævnte officerer er optaget i »Obščij morskoj spisok«<sup>3</sup>, og deres indsats kan derfor ikke vurderes. Først det følgende tiår skulle bringe danske søofficerer, der drev det vidt i russisk tjeneste<sup>4</sup>, og først da opbyggedes en russisk flåde, der fik egentlig militær betydning, nemlig den baltiske.

De danske skibsbyggere trådte i zarens tjeneste på et tidspunkt, da russisk udenrigspolitik var vendt imod Tyrkiet, mens forholdet til Sverige endnu var venskabeligt. Som omtalt hvervedes der også i Sverige skibsbyggere til værfterne i Voronež, og i sommeren 1697 modtog zaren 300 kanoner som gave fra Karl XI<sup>5</sup>. På denne baggrund kan hvervningen i Danmark, der skete på russisk initiativ, næppe betragtes som forløber for den dansk-russiske alliance af 24. august 1699<sup>6</sup>, der var rettet mod Sverige, og som kom i stand på dansk initiativ.

<sup>1</sup> «Strešneva, Dolgorukago, Šeremeteva est' chudšie ot vsech korablej razmerom i krepostiju». Elagin: Priloženie III nr. 58 punkt 3.

<sup>2</sup> Bogoslovskij. III (1946), s. 416 f.

<sup>3</sup> Obščij morskoj spisok. Č. 1. (1885). (Almindelig flådeliste).

<sup>4</sup> Ibid. samt Ludvig Daae: Nordmænd og danske i Rusland i det attende Aarhundrede. Norsk Hist. Tidsskr. 2. r. IV, s. 407 ff.

<sup>5</sup> Elagin: Priloženie IV nr. 4.

<sup>6</sup> Carl S. Christiansen: Danmark-Norges Traktater 1523—1750. XI, s. 33 ff.