

Den danske orlogsflåde før 1560

AF

JØRGEN H. BARFOD

Den svenske historiker Jan Glete har i 1993 udgivet et 2.-binds værk: »Navies and Nations. Warships, Navies and Statebuilding in Europe and America 1500-1860.« Det er et grundigt og godt gennemarbejdet værk, der iøvrigt tidligere har været anmeldt her i Historisk Tidsskift (bd. 93, s. 441-43), og der er næppe tvivl om, at det i fremtiden vil være et standardværk for historikere. Det er derfor sørgeligt, at forfatteren må konstatere, at der ikke findes tilstrækkeligt sikre oplysninger vedrørende Danmark i tiden før 1560, og han må derfor undlade at fortælle om den danske orlogsflåde før det tidspunkt. Da det er engelsksproget, vil det blive læst af historikere i hele Europa.

Da jeg i de senere år har beskæftiget mig netop med denne periode, kan jeg her give de oplysninger, som Jan Glete manglede, og jeg håber da, at disse kan finde vej til de historikere, som vil beskæftige sig med emnet. En del om dette kan læses mere udførligt i min bog »Flådens Fødsel«, som jeg udgav i efteråret 1990, men desværre for sent til at Jan Glete kunne benytte den i sit arbejde, hvad han nævner i sit forord. Desuden behandlede min bog også blot tiden til Grevens Fejde.

I det følgende vil jeg give de fornødne oplysninger op til 1560, og jeg vil tillade mig samtidig at rette en del misforståelser, som historikere tidligere har gjort sig skyldige i, da emnet ikke hidtil har været tilstrækkeligt udforsket.

I den almindelige Danmarkshistorie har man hidtil anset kong Hans for at være den danske orlogsflådes skaber med bl.a. bygningen af de 2 store skibe ENGELEN og MARIA. Mine studier har imidlertid fastslået, at der også fandtes en kongelig orlogsflåde tidligere. Det er bl.a. breve og beretninger fra Hansestæderne og fra Sverige, der sammen med andre danske kilder kan fortælle om orlogsskibe omkring 100 år før kong Hans.

Selvom de fleste af skibene i Erik af Pommerens flåde var rekvirerede fra købstæder og højadel, så har han også ejet en del selv, og det ældst kendte navngivne orlogsskib, der er ejet af Erik af Pommeren, er fra 1414 og hed DEN STORE ARK. Han har givetvis ejet flere skibe, og han havde da også en flåde, der kunne tage kampen op mod hanseaterne i 1420-erne. Efter at han var raget uklar med rigsrådet, forsvinder han med de skibe af orlogsflåden, som var kongelig ejendom, og man ved jo hvorledes han kunne hævde sin magt over Gotland, hvor han slog sig ned.¹

Under efterfølgeren Kristoffer kendes ingen navne på kongelige skibe, men vi ved, takket være kammermester Christopher Parsbergs regnskaber, at han udbetalte løn til fire skipper.² Det kunne dog tyde på, at han har haft nogle skibe, men vi ved ikke hvor mange. Fra hans efterfølger Christian 1. kender vi mere til orlogsflåden. Man hører selvfølgelig om skibe, der bliver udskrevet fra købstæder og højadel, men fra hanseaterne meddeles også i 1454, at kongen arresterer skibe i Øresund. »Han har taget 13 skibe med forkastel og dertil 6 buser,« og meddelelsen tilføjer: »Kongen lader alle skibene gennem Sundet lave om til orlogsskibe«. Der var dengang næppe stor forskel på handelsskibe og orlogsskibe, og kongen har kunnet bruge de større handelsskibe og blot sætte noget skyts på dem. De fleste søkampe udkæmpedes endnu ved at man søgte at entre hinanden, og de kanoner, som man ejede, har næppe været til anden nytte end til at anvendes netop i forbindelse med en entring til at rydde modstanderens dæk.³

I 1461 fortæller hanseaterne endvidere, at kongen har haft en del skibe liggende ved Holmen om vinteren, og at han er ved at gøre dem klar til afsendelse. Desuden ses det, at kongen samme år sender Jens Vind og Niels Eriksens tjenere hjem fra Stockholm til København med »Kongens holk«, og i 1464 omtaler kongen selv sin flåde således: »vore og andre fri mænds skibe«, der har ligget ved København i vinteren 1464-65.⁴

I 1471, da Christian 1. samler en flåde til et angreb på Sverige, skriver han fra København nogle breve, som han den 24. maj daterer således: »Datum in navi nostra prope«, og ved Stockholm den 24. september daterer han sig: »Ex navi nostra Valentin«. Skibet VALENTIN er muligvis det skib, som han fik af den engelske konge i 1468. Arild Huitfeldt skriver nemlig, at Christian 1. i 1468 fik »et stateligt orlogsskib til brug mod hans

¹ Hanserecesse I,6 nr. 287, og Repertorium d. 29/7 1414.

² Galster: Christopher Parsbergs regnskaber side 16, og Klevenfeldt side 26-27.

³ Hanserecesse II nr. 282 d. 29/6 1454.

⁴ Hanserecesse II,5 nr. 110 d. 22/4 1461, Urkunden der Stadt Lübeck I, 10 nr. 34 d. 20/4 og nr. 38 d. 24/4 1461, Will. Christensen: Missiver fra kong Christian I.s og kong Hans' tid, d. 23/8 1461 og Københavns Dipl. I nr. 152.

fjender«, og navnet VALENTIN kunne måske tyde på engelsk oprindelse.⁵

Iøvrigt er det vel højst sandsynligt, at Christian 1. har ejet flere skibe, da hans interesse for søen var anerkendt og bl.a. resulterede i, at Portugal opfordrede ham til at udsende en ekspedition for at finde søvejen til Indien. Det var den ekspedition, der lededes af Hans Pothorst og Didrik Pining i et af de følgende år. Begge herrer optræder gentagne gange som skibschefer under Christian 1. Tilmed daterer kongen sig fra endnu et andet orlogsskib i 1478 »In navi nostra dicta BALGERE in Oslo Fjord«.⁶

Den første liste over en række af kongens skibe findes imidlertid først fra tiden under kong Hans. I 1487, da kongen sender en ekspedition til Gotland, findes bevaret et regnskab, der angiver hvilke skibe, som deltog. Her navngives 12 af kongens egne skibe. Det er tre store skibe, som kongen højst sandsynligt selv har fået bygget: DAVID, GRIFFEN og CHRISTOFFER samt seks andre, der er karakteriseret ved skibstypen: DEN GULE KRAVEL, BARDESEN, HOLKEN, SNEKKEN, BARKEN og DUGEREN. Nogle af disse skibe kan vi fastslå er fra Christian 1.s tid, idet der i 1481 aflægges regnskab for dronning Dorothea for bl.a. BARDESEN og HOLKEN. De sidste tre skibe: AXEL KRAVEL, MICHEL SKOTTES KRAVEL og SKYTTERNES KRAVEL er for de første to skibes vedkommende karakteriseret ved navnet på den mand, der er skipper på skibet, således som vi ofte senere ser det, og af regnskaberne ses det, at Michel Skotte og Axel Detlefsen netop var skippere på de to kraveller. Det tredje navn kan enten være, fordi skytterne var ombord på dette skib, eller fordi kongen har købt det, da han gav 300 mark til »rytterne for en andel i en kravel min Herre købte af dem i København«.⁷

Iøvrigt flyder kilderne fra kong Hans' regeringstid nu fyldigere og af dem kan op mod 50 forskellige skibe kendetegnes som værende kongelige skibe. Jeg skal ikke gennemgå dem her, men må henvise til min bog om emnet, men da Jan Glete efterlyser skibslistes kan man da give den første fyldige liste over den kongelige flådes størrelse i 1509-10, da der findes en hel del oplysninger dels fra danske og svenske kilder, men også fra hanseaterne. Alene på grundlag af regnskaberne over udgifterne til krudt kan det ses, at følgende kongelige skibe fik krudt udleveret i 1509-10: Det var 13 større skibe: ADMIRALEN (var på 200 læster og findes omtalt 1509-13), BARDESEN (angives 1509 som gammel), BARTU-

⁵ Repertorium d. 24/5 1471 og Regesta II, 1 nr. 6938 d. 24/9 1471 og A. Huitfeldt: Danmarckis Riges Krønike, 1652, bd. 2, side 918.

⁶ Regesta II, 1 nr. 7440 d. 16/7 1478. Se iøvrigt »Flådens Fødsel« side 47 ff.

⁷ Danske Magazin IV rk. 1. bd. Kong Hans og Dronning Christines regnskabsbøger side 72-87.

NEREN (købt i 1509), ENGELEN (bygget 1509-10), HAMBORGER KRAVEL (findes endnu 1523), STORE HOLK (findes omtalt 1504-10), LYBSKE HOLK (erobret ved Reval 1509), SKOTSKE KRAVEL (købt i 1509), SNAGEHAVN (findes omtalt 1505-11), SVANEN (omtalt 1504-12), SVENDBORG KRAVEL, SVENSKE HOLK og HANS ABESHAVNS HOLK.

Desuden var der 10 andre skibe, der vel må betegnes som mindre skibe, idet det dog er usikkert, hvornår man kan sige, at et skib er stort, og hvornår det kan regnes som lille. Disse 15 skibe er: ENGELSKMAND (omtalt 1505-10), NY ENGELSKMAND (købt i 1508), FYRBLASEN, GEDDEN, JAGTEN, KREJEREN, KUTBORD, LILJEN, LYBSKE BARK (erobret ved Gotland 1509), KETZEN, LØWEN (en gave fra kong James af Skotland til kong Hans i 1507), MARIA v. SIRICHSEE (købt i 1508), MARIA v. HORN og SKOTSKE BARK.⁸

Blandt de store skibe ses ENGELEN, som kong Hans fik bygget, og som var det største skib i sin tid. Det er ikke bygget på Slotø, som man hidtil har ment, men derimod ved Sønderborg. Dantzigs sekretær Georg Zimmermann kom den 10. juli 1509 til København for at søge foretræde for kongen, men fik at vide af Anders Bille, at kongen var »taget over Bæltet, hvor han lod bygge to kraveller«. Det er imidlertid så heldigt, at man af kongens brevveksling kan se, hvorfra han har dateret sine breve, og det er den 28/6 fra København, den 13/7 fra Ærø og den 20/7 fra Sønderborg.⁹

Naturligvis følger hanseaterne nøje med i, hvad der foregår i Danmark, og fra dem kan man da erfare, at da krigen med Lübeck er brudt ud, blev rådmændene Herman Messmann og Hermann Falck den 24. april 1510 sendt fra Trave med 5 skibe for med den første gunstige vind at gå til Sønderborg i Bæltet »um dat nye schyp to vordelgen«, og samtidig klager Lübeck til hertug Frederik af Slesvig-Holsten over »dat syn konichlike werde langewile unde noch jegenwordigen to Sundersborch eyn mercklich schip maken unde bereden leth«. Hertugen afviser klagen, da han siger, at skibet blev påbegyndt før krigen brød ud, men der kan næppe være tvivl om, at det er det store skib ENGELEN, der gjorde sig bemærket første gang i august 1511 under slaget ved Bornholm, hvor den lybske krønike siger, at det nybyggede danske skib ENGELEN mellem de andre skibe lignede en høne med sine kyllinger.¹⁰

Under slaget omtales blot eet stort skib, idet det andet store skib

⁸ G. Galster: Danske middelalderlige regnskaber side 113-117, Indtægts- og Udgifts-Regnskaber over Krudt 1509-10.

⁹ Hanserecesse III,5 nr. 459 og Regesta for året 1509.

¹⁰ Hanserecesse V,5 nr. 573 d. 29/4 og nr. 603 d. 10/5 1510.

MARIA endnu ikke var bygget. Dette skib er tilsyneladende heller ikke bygget på Slotø, og det er ikke nået at blive færdigt før kong Hans' død i 1513. Det ser ud til, at kongen efter succesen med det første store skib har ønsket at bygge et af lignende størrelse. Den 30. september 1511 meddeler kongen, at han har skrevet til sin skibbygger i København for at få oplysninger om træ til et kravelskib på 300 læster, og man kan igennem hele 1512 følge kongens interesse for bygningen af det store skib i København. Første gang man hører navnet MARIA er i 1517, da det har været i Stockholm, men på grund af havari under en stor storm er søgt ind i Reval havn.¹¹

Kort fortalt er de to store skibes fortsatte historie den, at ENGELLEN af Christian 2. udlånes til svogeren Karl V, og i en beretning fra Nederlandene står der, at der i maj 1514 ankom til »havnen Veer et forfærdeligt stort skib, som hed ENGELLEN, hvis lige og størrelse aldrig tidligere havde været set i Zeeland«. Karl V beholdt imidlertid skibet, og man hører sidste gang om det fra Spanien i 1520. Det andet skib MARIA tager Christian 2. med sig i 1523, da han søger tilflugt i Nederlandene, og af pengenød må han sælge det i 1525.¹²

Den danske flåde var under kong Hans af en anseelig størrelse, og Christian 2. arvede den og udbyggede den. Blandt andet blev der bygget skibe på Bremerholm, og at Bremerholm var taget i brug under dette navn allerede i 1510 og ikke først under Christian 3., ved vi fra kong Hans brevveksling med Eske Bille.¹³

Det er da naturligt atter at gøre status for flåden i 1523, før kongen flygter til Nederlandene, hvor han som bekendt tog størstedelen af flåden med sig, medens hans tro støtte admiral Søren Norby havde en anden del af den i Østersøen. De fordeler sig vel således: Større skibe BARTUNEREN (købt 1509 og var med kong Christian til Nederlandene), DANSKE HOLK (med Christian og solgt 1524), FLYENDE GEJST (med Christian), GRIB (hos Norby), HOLKEN (hos Norby), KRONEN (det eneste skib, der kendes, som forblev i Danmark hos Frederik 1.), KRAVELLEN (hos Norby), LØVEN (med Christian), LEZART (med

¹¹ Eske Billes arkiv pk. I nr. 48 d. 30/9 1511, nr. 62 d. 29/7, nr. 63 d. 3/8, nr. 64 d. 21/10, nr. 65 d. 23/12 1512 og nr. 67 d. 24/1 og d. 6/2 1513. Danske Kancelli, Indk. Breve og Indlæg d. 17/10 1517.

¹² J. Gairdner: *Letters and Papers of the Reign of Henry VIII*, bd. 2 nr. 3508 d. 28/7 1517, nr. 4091 d. 18/4 1518 og nr. 4178 d. 20/5 1518 samt bd. 3 nr. 1155 d. 2/2 1520, J. Reygenberg: *Chronijk van Zeelandt, Middelburch 1544*, side 383-384 om ENGELLEN og Dipl. Norv. XV nr. 289 og 290 d. 15/11, samt nr. 291 d. 18/11 1525 om MARIA.

¹³ Københavns Dipl. I nr. 192 d. 8/4 1510 side 259, Eske Billes arkiv pk. 1 nr. 8 d. 29/9 og nr. 14 d. 4/11 1510. Det er således ikke korrekt, når man tidligere har skrevet, at Bremerholm først er anvendt under Christian 3.

Christian), MARIA (med Christian og solgt 1525), PETER V. HULL (med Christian) samt SVANEN (med Christian og solgt 1525), Det giver ialt 12 større skibe.

De mindre skibe var: BARKEN (hos Norby), HAMBORGER BARK (med Christian), SORTE KREJER (hos Norby), JOHAN HVID (med Christian), KASPAR SKIB (hos Norby), KLEFLUS (hos Norby), LYBSKE KREJER (hos Norby), MARCUS LANGE (med Christian), RODERS JAGT (hos Norby), SASSEN (hos Norby), TIMHOLM (hos Christian), UGLEN og ØRNEN (hos Norby). Det giver ialt 14 mindre skibe.¹⁴

Det meste af flåden forsvandt med Christian 2. og Søren Norby. Ganske vist kom nogle af skibene tilbage til København for at undsætte den belejrede by, og de kom derfor til Frederik 1., da byen overgav sig, men der var også andre forhold at tage hensyn til vedrørende en stor ny flåde. Højadelen havde inden for de sidste 100 år oplevet, at en orlogsflåde gav kongen en alt for stor magt, da både Erik af Pommern og Christian 2. med deres flåder havde været en trussel. Det kan derfor næppe undre, at rigsrådet i 1525 modsatte sig Frederik 1.s ønske om at anskaffe sig orlogsskibe. Da kongen på Herredagen i 1525 erklærede, at de urolige forhold i Europa nødvendiggjorde en stående hær og en altid sejlklar flåde, blev rigsrådets svar en afvisning. Man anså det for tilstrækkeligt, at »efter gammel sædvane holder hver biskop et godt orlogsskib med bøsser og værge og desuden København og Malmø hver et og ligeledes de rigeste af ridderskabet hver en jagt«.¹⁵

Frederik 1.s orlogsflåde var derfor kun af ringe størrelse, og i hans sidste år i 1532 kan man blot opgøre flåden til 5 større skibe: ENCK-HUYSEN KRAVEL (som Christian 2. kom med), GRIBEN, MICHAEL, SALOMON og SAMSON, der tilsyneladende alle er anskaffede eller byggede under Frederik 1.

Grevens Fejde fik en afgørende indflydelse på den danske orlogsflåde, idet det meget snart viste sig, at en stærk orlogsflåde var en nødvendighed. Det var søherredømmet, som blev udslaggivende for, hvem der skulle vinde krigen, og takket være en god hjælp fra den svenske kong Gustav Vasa lykkedes det for Christian 3. at få overtaget over den lybske flåde, hvorved han kunne hindre, at København blev undsat. Kongen skaffede sig også selv skibe ved enten at købe eller bygge, og et par år

¹⁴ Dipl. Norv. XIII nr. 198 d. 10/9 1523, XIV nr. 373 d. 20/11 1523 og X nr. 331 d. 29/6, nr. 346 d. 23/8 1523, Hanserecesse III,8 nr. 458 og VIII nr. 511 og nr. 560 med side 480 anm. og side 600 note, J. Reygenberg: Chronijk vol 2. side 409, samt Lars J. Larsson: Søren Norby og Østersøpolitikken 1523-25, Lund 1986 side 71-74, 79 og 94, N.J. Ekdahl: Christian IIs arkiv bd. 1 side 301 og 339.

¹⁵ Nye Danske Magazin side 96.

efter krigens afslutning i 1538 havde han da en god begyndelse til orlogsflådens fornyelse.

I 1538 bestod den danske orlogsflåde af følgende skibe: Større skibe: BJØRNEN (omtalt 1534-46), BREMERSAMSON (købt i 1535 og omtalt til 1546), ENGELEN (eller ENGELSKE KRAVEL, omtalt 1535-58), GRIBEN (1532-49), LØVEN (eller LYBSKE ADMIRAL erobret 1535 udgår 1556), MICHAEL (1532-51), SAMSON (1532-46) SVANEN (1535-38), d.v.s. ialt 8 større skibe, og af mindre skibe var der: AALBORGER BOJERT (eller KARL SKOTTES BØJERT omtalt 1535-48), ESKE BILLES GALION (omtalt 1538-39), BLEKINGESKIBET (1537-39), FALKEN v. ÅRHUS (bygget 1535 omtalt til 1560), GRIB v. SUND (1535-48), GULLANDSK SEYDENSKIB (givet af Henrik Rosenkrants på Gotland omtalt 1535-38), JØRGEN v. WISKES SKIB (1535-39), MORIANS BOJERT (1538-60), NORSKE GALION (1538-39).¹⁶

For at følge de tabeller, som Jan Glete har givet, har jeg her søgt at gengive antallet af skibe med ca. 10 års mellemrum, men jeg har dog på grund af den specielle danske udvikling gengivet tallene på tidspunkter, der har en særlig begrundelse i den danske historie, således her før og efter Grevens Fejde og samtidig på tidspunkter, hvor der i kilderne er en større samling af oplysninger. Desuden må dertil bemærkes, at der naturligvis forekommer skibe, som findes i kilderne i årene mellem de her omtalte, og som er tilgået og udgået i disse mellemliggende tidsrum. Derfor vil det samlede antal af skibe fra Christian 3.s tid være en del større end det vil fremgå af disse her nævnte lister.

Når jeg derfor vælger 1548 som det næste år, er det fordi det er midt imellem Christian 3.s sidste år 1558 og den foregående oversigt 1538. Samtidig har Danmark overstået den tid, hvor der herskede en stadig trussel fra Christian 2.s slægtninge. Freden i Speyer 1545 havde skabt ro, og man kan koncentrere sig om bekæmpelsen af sørøvere og om støtte i det hele taget til søhandelen. I 1548 fandtes følgende skibe i den kongelige danske orlogsflåde:

Større skibe: ADMIRAL v. SLEYTZ (erhvervet fra Preussen omkring 1545), DAVID (1542-68), ENGELEN (1535-66), FORTUNA (BYGGET 1548), HAMBORGER GALEON (1543-59), GABRIEL (1541-59), GRIBEN (1532-49), HOLKEN (1543-58), LØVEN (1535-56), MICHAEL (1532-51), SALTHOLKEN (1544-55), d.v.s. ialt 11 skibe. Mindre skibe: AALBORGER BOJERT (1535-48), CLAUS BILLES JAGT (1546-55), FALKEN v. AARHUS (1535-60), LANGE GRIB (1542-55), GULE BO-

¹⁶ Danske Magazin III rk. 3 bd. side 89, 5 bd. side 272, 6 bd. side 197-199, Dipl. Norv. XV nr. 543, Danske Kancelli Diverse B.46 nr. 113 samt Søren Balle: Statsfinanserne på Christian 3.s tid, 1992, side 252.

JERT (1543-55), GRIB v. SUND (1535-48), LIDEN JAGT (1546-51), MORIANS BOJERT (1538-60), PEDER EBBESENS JAGT (1546-48), PEDER GODSKES JAGT (1545-54), PINKEN (1542-58), PAPPEGOJE BOJERT (1546-66), STØRTEBECKER (1548-49), UGLEN (1546-67), d.v.s. ialt 14 mindre skibe.¹⁷

I den sidste ti-års periode af Christian 3.s regering bliver flådens organisation mere fast. Der oprettes en stilling ved Bremerholmen med en fast admiral til at tage sig af forholdene der, hvilket sandsynligvis sker i 1557, da Christopher Thronsen omtales som admiralen, der beskæftiger sig med indkøbene til flåden sammen med statholderen på Københavns Slot. Desuden er der i årene før sket det, at man for første gang ser skibshovedsmænd optræde i regnskaberne som fastlønnede. Det ses i 1551 med en fortegnelse på 5 hovedsmænd, der får fast årlig løn. Grunden hertil kan diskuteres, idet antallet af skibe, hvortil der behøvedes hovedsmænd, var adskilligt større. Sagen er vel, at de hovedsmænd, som man i almindelighed brugte, var adelsmænd, der blot behøvede at indkaldes til at gøre tjeneste, og derfor ikke stod på en lønningsliste, og det kan da tænkes, at de nævnte 5 mænd ikke var adelige og derfor ikke pligtige til at tjene, men var blevet udpeget af anden grund. De mænd, der sejlede og navigerede skibene, var skipperne og styrmandene, medens hovedsmændene blot var krigens ledere og for såvidt både skippers og styrmands overordnede. Alligevel kan denne begyndelse til at fastlønne egnede folk være starten på et egentligt søofficerskorps. Hertil kan føjes, at de forskellige titler på folk på orlogsskibene kendes også fra kong Hans' tid og ikke, som det har været fremført, først kom til under Christian III. Det drejer sig om betegnelser som skipper, styrmand, quartermester, hovedsbådsmand, tømmermand, skibmand, bådsmand eller pødker og skibsdreng. Ligeledes findes der også fra kong Hans' tid – altså fra omkring 1500 og også før – både arkelimester, bøssestøber og krudtmager.¹⁸

Selvom kilderne ikke flyder så rigeligt, som man kunne ønske sig, så er der dog så mange oplysninger, der viser den interesse, kongen havde i opbygningen af en orlogsflåde, og tillige, at rigsrådet ikke mere modsatte sig det. Man forstod nu nødvendigheden på grund af den trussel som Christian 2.s slægtninge stadig udøvede, hvilket vel var hovedgrunden til, at forsvaret blev vedligeholdt, og altså, at der blev opbygget en orlogsflåde. Rentemesterregnskaberne giver da også oplysninger om

¹⁷ Danske Magazin IV rk. 1.bd.side 202, 305 og 346 samt 2. bd side 89 og 316, Eske Billes arkiv pk. 2 d. 10/5 1548, Registrant 108 A, pk. 20 side 48, Danske Kancelli, Diverse D nr. 119, Kanc. Brevb. d. 28/3 1551 og 27/2 1552, Dipl. Norv. XIII nr. 690 d. 24/4 1548, XVI nr. 629 d. 10/5 1548.

¹⁸ Rentemester Regnskaberne 1551.

aktiviteterne på Bremerholm, med reparationer og vedligeholdelse af skibene samt om nybygninger. Man hører også om kongens bøssestøberi, om hans krudtmølle og om krudtmageren foruden meget andet, der viser, at der skete noget på Bremerholm. Endvidere ser man, at kongen ikke mere i samme grad har brug for de orlogsskibe, som købstæderne skal stille, og man forhandler derfor i 1555 om kravene til skibene, efter at man ved en art mønstring har konstateret, hvilke mangler der faktisk forefandtes. København kunne stille med et skib på 100 læster og Ålborg og Ribe hver med et på 80 læster, mens resten var mindre skibe. Der var dog skibe på 60 læster fra Halland, Malmø og Helsingborg og Landskrone, og de øvrige var på 40 læster og derunder, men også forsyningen af skyts på skibene var man utilfreds med. Først i 1566 ophæves imidlertid købstædernes pligt til at stille med skibe og ikke i 1556, som det ses angivet i forskellige bøger.

Endelig kan nævnes, at kongen lod bygge orlogsskibe flere forskellige steder i landet, og flest i København og i Blekinge, men mærkeligt nok hører man slet ikke noget om skibbyggeri ved Slotø, der ellers tidligere har være udråbt til at være et hovedbyggested for orlogsflåden.

Til sidst kan sættes listen over den danske orlogsflåde i kongens sidste regeringsår, idet han døde den 1. januar 1559. I 1558 var der af større skibe: ACHILLES (bygget 1558), AGGERHUS KRAVEL (købt 1558), AGNETHE (fra 1555), FALKEN v. BERGEN (købt 1558), DAVID (fra 1542), FORTUNA (bygget 1548), HECTOR (bygget 1556), HERCULES (fra 1556), LØVEN (fra 1554), MERCURIUS (bygget 1554), SAMSON (købt 1558), VENUS (bygget 1556), HOLKEN (fra 1557), ENGELN (fra 1535) og GABRIEL (fra 1541, forlist 1558). D.v.s. at der var ialt 15 større skibe, og af mindre skibe var der: BLAA DUE (fra 1555), BLAA JAGT (fra 1558), BLEKINGSKE SKIB (bygget 1557), GULE BOJERT (fra 1551), SORTE BONDE (fra 1553), FALKEN fra ÅRHUS (fra 1535), GULLANDS KREJERT (fra 1551), HAVFRUEN (fra 1556), HJORTEN (bygget 1558), SORTE HUND (købt 1554), KOEN (fra 1551), JAGTEN (fra 1558), LAMMET (fra 1555), MORIAN BOJERT (fra 1538), NATTERGALEN (fra 1558), PEDER HUITFELDT'S PINKE (fra 1558), PINKEN (fra 1542), POPPEGOIEN BOJERT fra 1546), SKÆRBÅD (fra 1558), STRUDT'S (fra 1551 og UGLEN (fra 1546), d.v.s. ialt 21 mindre skibe.¹⁹

¹⁹ Kanc. Brevb. d. 30/12 1555, d. 4/3, 26/3 og 20/4 1558, d. 30/11 1559, Registrant 108 A pk. 23 side 139 d. 10/11 og 23/11 1558, side 171 d. 29/10, side 228 d. 11/7, side 240 d. 15/3, 5/7 og 1/8 1558, side 286 d. 16/4 og side 290 d. 8/9 1558, Danske Kanc. Div. D II nr. 125 pk. 21 side 194 d. 22/5 1551, pk. 22 side 162 d. 17/4 og side 193 d. 21/9 1556, Danske Magazin IV rk. 2. bd. side 307 samt Mogens Gyldenstjernes Breve nr. 349 d. 12/8 og nr. 351 d. 22/8 1558 samt nr. 264 d. 21/4 1555.

Til de ovenstående lister må man imidlertid tilføje, at en normal levetid for orlogsskibene var omkring 15 år, og når de udgik, har det enten været på grund af forlis eller salg. Der er derfor i forbindelse med den sidste liste fra 1558 et spørgsmål ved de 2 skibe ENGELN og FALKEN fra ÅRHUS, der tilsyneladende begge er fra 1535, d.v.s. 23 år gamle. Det er vanskeligt at fastslå, hvornår et skib afgår, hvis det ikke direkte nævnes, at det forliser eller sælges, og det er lige så vanskeligt at fastslå nøjagtigt, hvornår et skib tilgår, hvis det ikke direkte er omtalt. Derfor er de årstal, som er angivet i listerne, de år, hvor de omtales i et dokument, og hvad angår de to nævnte skibe har jeg min tvivl om deres sejlivethed, for ganske vist findes der en lang årrække for dem begge, men for ENGELNs vedkommende er der et hul i rækken fra 1541 til 1546, og i den tid kan det udmærket være afgået og et nyt af samme navn tilgået. Ligeledes er der et hul i årrækken for FALKEN fra 1538 til 1544, hvor det også kan være et nyt skib er tilgået med samme navn. Dette ændrer imidlertid ikke ved de lister af skibe, som jeg har givet.

Når jeg ved den sidste liste blot har tilføjet tilgangsårstallet har det den naturlige forklaring, at skibene rækker ind i Frederik 2.s regeringstid.

Til slut kan jeg måske tilfredsstille læseren ved at opstille listerne i nedenstående skema, idet jeg må gentage mit forbehold med hensyn til, hvornår et skib kan erklæres at være stort, og hvornår det er mindre.

	1487	1510	1523	1532	1538	1548	1558
Større skibe	9	13	12	5	8	11	15
Mindre skibe	3	15	14	–	9	14	21
Ialt	12	28	26	5	17	25	35