

SKIBSBYGGERI FOR DEN DANSKE KRONE I NEUSTADT I 1640'rne

Af
JOHN T. LAURIDSEN

På grundlag af blandt andet det bevarede regnskabsmateriale viser mag.art. John T. Lauridsen, at de fleste skibe, der indgik i orlogsflåden i 1640'rne, blev byggede på et privat værft i Neustadt i Slesvig-Holsten. Værftets ejere var de to Hamborgkøbmænd Albert Baltser Berns og Gabriel Marselis, og blandt nybygningerne var orlogsskibet »Trefoldigheden«, hvorfra kong Christian IV ledede slaget ved Kolberger Heide i 1644.

Da H.D. Lind i 1889 udgav sin stofmættede bog »Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm«, bragte han i forbindelse med sin behandling af de kgl. skibsbyggere et tillæg om den danske krones skibsleverandører. Blandt disse omtales den kgl. faktor i Hamborg og storleverandør til den danske krone Albert Baltser Berns og hans skibsværft i Neustadt. Lind sammenstillede for første gang de trykte oplysninger om Berns' skibsværftsaktivitet og supplerede dem fra utrykte kilder, hvad der betegner et for den tid stort fremskridt, men til nogen afklaring af værftets betydning nåede han ikke. Jeg skal her på grundlag af bl.a. nye arkivstudier forsøge at udbyde kendskabet til Berns' skibsbyggeri for den danske krone og at vurdere betydningen af værftet i Neustadt for den kgl. orlogsflådes opbygning i 1640'rne¹.

A.B. Berns, der var født i København i 1602, havde allerede fra 1625 fungeret som leverandør til den danske krone. Omkring 1630 flyttede han til Hamborg, hvor hans svigerfar Gabriel Marselis d.æ. drev en omfattende international handelsvirksomhed, og det er disse to købmænd i fællesskab, vi i slutningen af 1630'rne træffer som ejere af et skibsværft².

Kan vi tro Berns, var det Corfitz Ulfeldt, der på Christian IV's vegne først havde tilskyndet Gabriel Marselis d.æ. og ham til at etablere

sig som skibsværftsejere i den danske kronens magtområde. I hvert tilfælde tillod Berns sig i en erstatningsansøgning i 1647 flere gange at erindre kongen om, at skibsværftet i Neustadt gennem Ulfeldt var startet på kongens egen begæring³. Den første efterretning om dette skibsværft er fra oktober 1638, hvor det fremgår, at Berns og Marselis selv havde ladet et skib bygge der⁴, men også for Christian IV har byggeriet givetvis været i gang på dette tidspunkt. Fra det kgl. omslagsregnskab i begyndelsen af 1639 fik Berns udbetalt 3000 rdl. til det igangværende byggeri for kronen, et byggeri som kongen selv kom til Neustadt og besøgte i juni samme år⁵. Rimeligvis er værftet startet senest 1638, og placeringen i Neustadt skyldtes sikkert den forholdsvis store trærigelighed i området der omkring.

Kongens indtryk efter den første besigtigelse af værftet må have været positiv, for der oprettedes den 27. oktober 1639 en kontrakt med Berns og Marselis om levering af flere skibe⁶, hvis konstruktion og udrustning, som det fremgår af bl.a. kongens egne breve, fortsat nøje blev overvåget i de følgende år. Kongen foretog i januar 1641 også endnu en personlig besigtigelse af byggeriet, og skrev efter besøget til Corfitz Ulfeldt om skibene, »att ded største er sa sterck aff tømmer, som ieg er uyss pa, at magen inted fyndis y Europa«⁷. Desværre kendes byggekontraktens indhold ikke, men i de følgende år udbetaltes der jævnlige penge ifølge den, især via det kgl. omslagsregnskab, som er en af hovedkilderne til de følgende oplysninger, og efterhånden tilgik der den kgl. flåde den ene nybygning efter den anden fra værftet i Neustadt. De drejer sig bl.a. om nogle af de allerstørste og mest kendte orlogsskibe i Christian IV's og senere Frederik III's orlogsflåde; skibe som »Trefoldigheden« og »Frederik«.

Det skal her indføres, at de skibe, som Christian IV lod bygge i Neustadt, givetvis af kongen blev opfattet som hans personlige og ikke rigets ejendom, ganske som det havde været tilfældet med de orlogsskibe, som skibsbygger Peter Mikkelsen i Itzehoe tidligere havde leveret. For disses vedkommende havde Christian IV i et brev til rigsrådet i 1633 påpeget, at de var betalt kontant over det kgl. omslagsregnskab og derfor ikke havde kostet riget en daler⁸. Tilsvarende betales de af Berns og Marselis leverede skibe indtil Christian IV's allerseneste år næsten udelukkende over kieleromslaget og fra kongens egen kasse; denne betalingsmåde nævnes udtrykkeligt i slutopgørelserne for et par af skibene, og det må givetvis bl.a. ses som en understregning af, at flåden var kongens personlige ejendom og ikke var betalt med rigets midler.

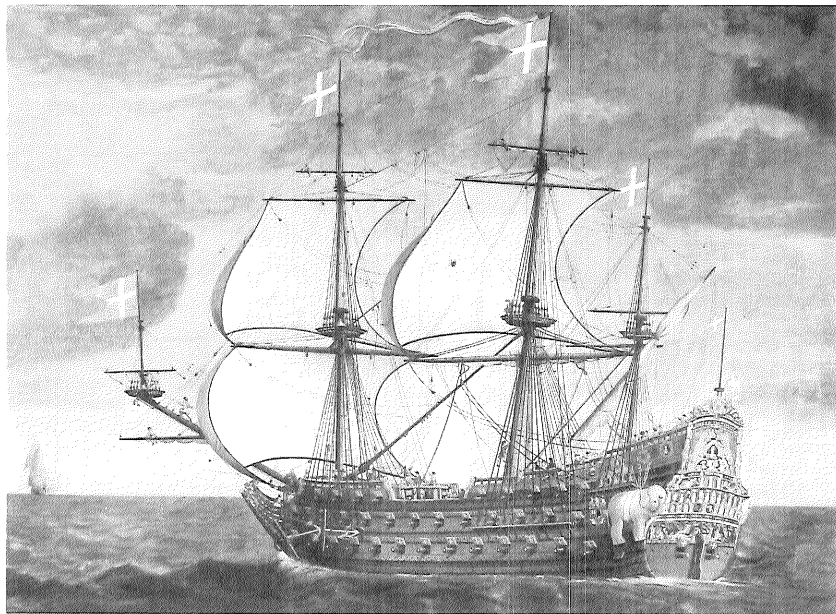
I det følgende er samlet en række relevante oplysninger om de skibe, der blev leveret til eller var bestemt for den danske krone, og som havde fået kølen lagt på skibsværftet i Neustadt i Berns' og Marselis' ejerperiode. Det kan bl.a. bemærkes, at året for det enkelte skibs aflevering til kronen afviger noget fra de tidspunkter, der opgives i den foreliggende litteratur, men at oplysningerne her bygger på det originale regnskabsmateriale eller kvitteringer. Det samme gælder de opgivne priser for det enkelte skib, men her gælder det, at det er noget usikkert i nogle tilfælde, hvor megen udrustning der fulgte med i form af sejl, tovværk, kanoner m.v. I de fleste tilfælde kan vi gå ud fra, at priserne ikke inkluderer skibenes bestyknings, i nogle tilfælde heller ikke sejl og tovværk, men det sidste gælder især for de skibe, der blev leveret i de første år af værftets virksomhed.

På værftet i Neustadt byggede Berns og Marselis i det mindste følgende skibe til den danske krone:

<i>Navn</i>	<i>Kanoner</i>	<i>Besætning</i>	<i>Pris</i>	<i>Vurderet 1653</i>	<i>Afleveret</i>
(ukendt)	?	?	8000 rdl.	-	1639 ⁹
Sancte Maria	?	?	13500 rdl.	-	1639 ⁹
Sorte Bjørn	36	92	?	20000 rdl.	1640 ¹⁰
Trefoldigheden	60	300	?	53000 rdl.	1642 ¹¹
Graa Ulv	36	150	?	38000 rdl.	1642 ¹¹
Pelicanen (?)	42	150	?	38000 rdl.	1642 ¹²
Ørnen	?	?	?	-	(1644) ¹³
Unavngivet	?	?	?	-	(1644) ¹³
Victoria	56	280	52350 rdl.	53000 rdl.	1647 ¹⁴
Frederik	94	434	75000 rdl.	70000 rdl.	1649 ¹⁵

Med undtagelse af de to første skibe, hvoraf boierten »St. Maria« var et fragtskib, drejede det sig næsten udelukkende om mellemstore og helt store orlogsskibe. »Sorte Bjørn«, »Trefoldigheden« og »Graa Ulv« nævnes udtrykkeligt som byggede efter kontrakten af 1639. Det sidste af skibene, »Frederik« skilte sig ved sin størrelse ud fra de øvrige; det var et såkaldt »hovedskib«, der skulle tjene som kommandoskib og udgøre flådens kerne. For de to skibe, der var under bygning i 1644, »Ørnen« og det endnu unavngivne, henvises der til den nærmere omtale nedenfor.

Listen gør ikke krav på fuldstændighed, bl.a. kan der måske være bygget flere handelsskibe for kronens regning eller eventuelt mindre både og pramme. For »Pelicanen«s vedkommende skal tages det forbehold, at det kun er fra samtidig svensk side, at skibet angives som bygget i Neustadt, mens det ikke har kunnet dokumenteres i Berns' og Marselis' regnskabsmateriale. Det udelukker imidlertid



Orlogsskibet »Frederik« (Friderich) bygget Neustadt 1649. Maleri af ukendt ca. 1650 på Gaunø.

The Frederik, a man-of-war built at Neustadt in 1649. Artist unknown, c.1650, at Gaunø.

ikke, at »Pelicanen« kan være leveret fra Neustadt, da regnskabsmaterialet langt fra er fuldstændigt bevaret, og det heller ikke for alle de øvrige skibes vedkommende har været muligt at efterspore samtlige afbetalinger. Hertil kommer, at »Pelicanen« var af samme type og konstruktion som »Graa Ulv«, der med sikkerhed byggedes på Berns' og Marselis' værft i Neustadt, hvorfor jeg vil antage, at den samtidige svenske kilde har ret, og at også »Pelicanen« var fra dette værft.

Det nævnes i slutopgørelsen for et par af skibene, at betalingen var sket over omslaget og fra kongens eget kammer. I dag kan betalingerne fra sidstnævnte kilde kun undtagelsesvis følges, men hertil kommer yderligere, at 50 til 60.000 rdl. betaltes til skibsbyggeriet i form af det salpeter, som Christian IV havde ladet konfiskere på nederlandske skibe i 1639. Dette salpeter tilbagekøbte Gabriel

Marselis d.y. i Amsterdam, en søn af Gabriel Marselis d.æ., på de implicerede nederlandske købmænds vegne for 60 til 70.000 rdl. Heraf skulle de 10.000 rdl. betales kontant, og for resten skulle der leveres 2 skibe fra værftet i Neustadt¹⁶. Det er sandsynligvis hovedsageligt disse steder, kilderne til de resterende betalinger må søges.

En nødtørfdig angivelse af værdien af de i Neustadt byggede orlogsskibe, ganske vist fuldt udrustede som orlogsskibe, men efter en del års brug, giver en vurdering formentlig udarbejdet i anledning af den med Generalstaterne afsluttede alliancetraktat i februar 1653. Vurderingssummerne er indsat i skemaet ovenfor og beløb i alt 272.000 rdl. svarende til ca. 1/3 af den samlede danske orlogsflådes værdi omkring dette tidspunkt¹⁷. Alene dette gør det klart, hvilken afgørende betydning Berns' og Marselis' værft har haft i 1640'erne for nytilgangen af skibe til den kgl. orlogsflåde, og det også på trods af usikkerheden omkring »Pelicanen«s byggested.

Christian IV's faste skibsbygger i Itzehoe gennem mange år, Peter Mikkelsen, var død senest ved januar 1635, da hans *arvinger* udbetaltes penge ved omslaget. Arvingerne fortsatte ikke byggeriet af skibe for kongen¹⁸; Berns og Marselis kan således betragtes som Peter Mikkelsens afløsere som kgl. skibsleverandør. På Bremerholm, orlogsflådens hovedbase, byggedes der på trods af de enorme tømmerleverancer hertil i 1640'erne ingen orlogsskibe, men kun mindre både og pramme, foruden at der foretoges de nødvendige reparationer, og i Norge byggede Christoffer Gøje i 1641 sit sidste skib for kronen¹⁹. Af de københavnske storleverandører havde Rasmus Jensen Hellekande et skibsbyggeri på Christianshavn, men herfra ses der ikke leveret orlogsskibe til kronen, selv om Hellekande i begyndelsen af 1640'erne stillede flere skibe til orlogsflådens rådighed²⁰. Der kan ikke være tvivl om, at det kgl. flådebyggeri i 1640'erne helt overvejende havde været i Berns' og Marselis' hænder. Skibsværftet i Neustadt var på kort tid blevet et væsentligt led i det danske oprustningspotential, og det er ikke mindst på den baggrund, at vi må opfatte den opmærksomhed, værftet vakte, fra flere sider.

Rådet i Lübeck klagede 1643 over det skadelige skibsbyggeri i Neustadt, der lagde skovene øde og ville ruinere byen. Hertug Frederik anmodedes derfor om at gøre en ende på dets eksistens. Anmodningen var fremkaldt af et benådningsbrev, som Berns den 5. november året før var blevet tildelt for værftet. Havde Lübecks råd ventet et positivt svar, kan det kun skyldes uvidenhed om værftets betydning for den kgl. oprustning. Hertug Frederik afviste klagen, skibs-

byggeriet ville ikke skade byen, og ansvaret for træhærgningerne påtog hertugen sig, idet han bemærkede, at hvis adelen ikke måtte leve træ til skibsbyggeriet, ville det i stedet blive solgt til Holland eller et andet land. I 1649 var det galt igen, efter at Berns havde anlagt en reberbane i forbindelse med skibsbyggeriet. Blandt Lübecks håndværkere så reberne sig truede heraf. For at få Berns til at afstå fra dette foretagende, ville reberne yde ham en bedre behandling²¹. Udfaldet af dette udspil kendes ikke.

Fra en anden kant kunne den danske krone ikke nøjes med at beskytte værftet i Neustadt med ord og skrivelser. Så tidligt som i 1640 var kronens potentielle fjende nr. 1, Sveriges magthavere, blevet opmærksomme på skibsbyggeriets eksistens og fulgte til stadighed dets aktivitet²², indtil de under Torstenssonkrigen fik en lejlighed til at komme dette for Sverige skadelige byggeri af orlogsskibe til livs. I foråret 1644 erobrede svenske tropper Neustadt, mens Berns og Marselis havde to skibe under bygning, det ene med kølen lagt, det andet næsten færdigt. Der blev fra svensk side straks gjort forberedelser til at overføre begge skibe til Sverige som krigsbytte sammen med et lager af adskillige tusinde planker. Skibsværftsarbejderne blev taget til fange. Christian IV forsøgte at hindre værftets plyndring ved at lade 3 orlogsskibe krydse under Wismar og i håb om at tilbageerobre det næsten færdigbyggede skib eller i det mindste at få det ødelagt, men uden held. Både tømmeret, takkel, tovværk og det næsten færdigbyggede skib nåede velbeholdent til Wismar den 17. juni. Skibet tilgik straks den svenske flåde under navnet »Ørnen«. Inden de svenske tropper blev tvunget til at forlade Neustadt igen i juli, nedrev og nedbrændte de skibsværftet, hvorved det for en tid lykkedes svenskerne at få Berns' og Marselis' byggeri af orlogsskibe til den danske krone standset, men ikke længe. Værftet blev efter krigen genopbygget fra grunden, og der blev påny lagt kølen til skibe bestemt for den kgl. flåde. Resultatet var selvsagt bl.a. fornyet svensk interesse for, hvad der foregik²³. Under den svensk-danske magtkamp var det af vital betydning at være informeret om modstanderens rustningspotentiel.

A.B. Berns søgte senere erstatning for værftets ødelæggelse, først i forbindelse med de danske fredsforhandlinger med Sverige, hvor Corfitz Ulfeldt afviste sagen på grund af dens »beskaffenhed« og i stedet henviste ham til Christian IV. Ved den følgende henvendelse til kongen, viste Ulfeldt sit velvillige sindelag ved at søge at presse Christian IV til at overlade Berns godset Wandsbeck i Holsten som

erstatning. Dette så kongen dog ingen grund til, blot fordi Berns »siig selffuer til profiit (havde) ladiit mig bekomme alle allehande waare«, men han gav sig alligevel til sidst. Berns tilforhandlede sig på kongens anbefalingsskrivelse til grev Pentz Wandsbeck, dog i den mening at det skulle skænkes ham som skadeserstatning for skibsværftet, således at kongen og rigsrådene skulle udstede en obligation til grevinde Pentz, hvem godset var givet som gave. Imidlertid sad grev Pentz i så stor gæld til Gabriel Marselis d.æ.'s arvinger med pant i Wandsbeck, at der kun blev 17.000 rdl. tilovers af købesummen på 39.000 rdl. Herpå gav Berns grevinde Pentz en revers lydende på at skaffe ham kongens og rigsrådernes obligation for summen, hvilket også skete. Hermed var sagen dog langtfra afsluttet. Gabriel Marselis d.y. mødte op hos Berns med dennes revers og krævede de 17.000 rdl. plus rente, 1020 rdl., hvilket Berns måtte give ham. På den måde fik Berns efter eget udsagn ingen erstatning for den lidte skade ved overtagelsen af Wandsbeck. Et fornyet krav indleveret i december 1647, lydende på 61.186 rdl. og forsynet med Ulfeldts anbefaling, kom for sent til at den dødssyge konge kunne indfri det, om han havde villet²⁴. Ulfeldts løfte, afgivet på kongens vegne, om, at erstatningssummen skulle blive betalt, fik heller ingen virkning²⁵.

I det hele taget gik de kgl. leverandører en vanskeligere tid i møde i årene efter Torstenssonkrigen, og det af flere grunde, både politiske og finansielle. Endnu i de første efterkrigsår og før Christian IV's død kunne Corfitz Ulfeldt via sin magtposition sikre sine begunstigede leverandører særlige vilkår. Efter at orlogsskibet »Victoria« var blevet afleveret på Bremerholm, lovede Ulfeldt den 17. november 1647 Berns og Marselis 2000 rdl. som rentebetaling ved omslaget 1649 for skibet, og såfremt hovedsummen blev stående længere, da 8% p.a. i rente. Det var en åbenbar tilsidesættelse af da gældende lov, hvorefter 6% p.a. var den højst tilladelige rentesats, og under de ændrede magtforhold efter tronskiftet 1648 opnåede Berns og Marselis heller ikke mere end de 6%²⁶. Det er det eneste eksempel, der er fundet på noget, der kunne ligne en skriftlig blottelse fra Ulfeldts side, mens beviser for, at han tog betaling for favoriseringen af bl.a. Berns og Marselis, ikke har kunnet fremdrages²⁷.

Både Ulfeldts manglende held med at sikre Berns og Marselis erstatning for det af svenskerne ødelagte skibsværft og hans mislykkede forsøg på at sikre dem en særlig gunstig rente af de penge, som de havde tilgode for skibsbyggeriet, varslede, at der var en ændret holdning til de hidtidige kgl. leverandører under udvikling og ikke mindst



Neustads beliggenhed nord for Trave-flodens munding ses på dette udsnit af E. Dahlbergs kort fra 1660.

Neustadt's position north of the Trave estuary. A detail of E. Dahlberg's map of 1660.

til dem, der havde nydt Corfitz Ulfeldts og hans svoger Hannibal Sehesteds særlige bevågenhed. Dette kom til udtryk bl.a. i forbindelse med Berns' og Marselis' aflevering af orlogsskibet »Frederik«, det første afleveret til kronen fra Neustadt efter Frederik III's regerings-tiltrædelse.

Fra nytår 1648 havde Frederik III ladet føre permanent tilsyn med færdiggørelsen af »Frederik«, og allerede inden skibet ankom til København i midten af oktober 1649, havde han givet Christoffer Lindenov besked om straks ved dets ankomst at lade det føre ind til havnen, at lade alt registrere ombord og at lade alt blive, som det forefandtes, til der blev givet anden ordre²⁸. Der var ingen tvivl om, at

kongen ville sikre sig, at han ikke kom til at betale for mere, end han havde fået leveret, og det var netop prisen, der opstod uenighed om. Efter skibets ankomst var både kongen og dronningen ombord og udtalte deres beundring for det kolossale skib, men de skulle tillige have ytret sig kritisk over den forlangte pris²⁹. Den 8. december 1649 kunne den svenske resident Magnus Dureel indberette til den svenske konge, at Frederik III ikke var tilfreds med det nye skib, som Berns og Marselis krævede 150.000 rdl. for, men som ikke engang skulle være vurderet til 60.000 rdl. Kongen ville lade »Frederik« vurdere og oven i vurderingssummen give Berns og Marselis 10.000 rdl. som fortjeneste, ellers ville han slet ikke betale for skibet³⁰. At Dureel ikke har været helt dårligt underrettet fremgår af, at Peder Vibe nogle måneder senere, den 18. april 1650, kunne fortælle, at Corfitz Ulfeldt for tiden ikke viste sig angiveligt på grund af sygdom, men at den egentlige årsag var, at Ulfeldt var utilfreds med, at »Frederik« var blevet takseret til 63.000 rdl., skønt han havde lovet Berns 95.000 rdl.³¹. Med den nye konges stigende greb om magten mistede Ulfeldt sin tidligere position, og det blev efterhånden umuligt for ham at varetage de tidligere begunstigede leverandørers interesser.

Til uenigheden om prisen kom fra kronens side utilfredshed med »Frederik«s sødygtighed og anvendelighed som orlogsskib. I juli 1650 beordredes skibet prøvesejlet fuldt udrustet for at man kunne vurdere dets sejlegenskaber, og det er rimeligvis på dette togt, at det afsløredes, at »Frederik« var et »ubekvemt« skib, der i høj sø hverken kunne vende eller bruge det underste lag kanoner³². Det sidste var ikke mindst alvorligt for skibets slagkraft. Af regnskabsmaterialet fremgår det, at prisen for »Frederik« tilsidst blev 75.000 rdl. eller 12.000 rdl. mere, end det ifølge Peder Vibe skulle være blevet vurderet til³³. Det vil sige, at Frederik III ikke gav meget mere i fortjeneste til Berns og Marselis, end han ifølge Dureel allerede i oktober 1649 skulle have besluttet sig til.

Om Berns' og Marselis' reaktion på kronens modtagelse af »Frederik« og problemerne omkring salgssummens størrelse er det svært at udtale sig. Det må i hvert tilfælde være blevet helt klart for dem, at det ikke længere var nok at have Corfitz Ulfeldts tilsagn om en bestemt pris for leverancer, når den nye regering under Frederik III, som i dette tilfælde desavouerede ham. En kendsgerning er det, at »Frederik« var det sidste skib Berns og Marselis leverede til den danske kongemagt fra værftet i Neustadt³⁴. Bag skibsleverancernes ophør kan have skjult sig gensidig utilfredshed om pris og kvalitet, men

sandsynligvis er det næppe det, der har været afgørende. To andre faktorer spillede ind.

For det første var der i 1640'ernes slutning påbegyndt bygningen af 3 orlogsskibe af kgl. skibsbygmester James Rubbens. Det foregik i Norge under Hannibal Sehesteds tilsyn. Den konkurrence, værftet i Neustadt herved blev udsat for, og de afsætningsvanskeligheder, der opstod, får vi et klart indtryk af ved de bestræbelser, som Berns og Marselis samtidig udfoldede til anden side. Det lykkedes dem i 1648 at afsætte et enkelt skib til Portugal, mens gentagne forsøg på at få den spanske krone til at aftage skibe magen til »Frederik« fra værftet i Neustadt, bestræbelser kanaliseret gennem den spanske gesandt Bernardino de Rebolledo i 1648-49, helt mislykkedes³⁵.

For det andet gik kronens betaling for de to sidste skibe, som Berns og Marselis havde leveret, særdeles langsom. Der var ikke som tidligere tale om kontante udbetalinger, mens byggeriet endnu stod på, tværtimod fulgte den lovede betaling heller ikke efter skibenes levering. For eksempel skulle 20.000 rdl. for »Frederik« have været betalt til omslaget i 1652; det skete ikke, og endnu 1658 var hverken »Victoria« eller »Frederik« blevet fuldt betalt³⁶.

Bygningen af orlogsskibe krævede meget store investeringer, ikke mindst når de var af »Frederik«s størrelse, og skulle der bygges det ene efter det andet, måtte betalingerne holde nogenlunde trit hermed. I modsat fald hobede et enormt tilgodehavende sig hurtigt op. Denne situation var indtrådt for Berns og Marselis omkring 1650. Med kronens stigende betalingsvanskeligheder efter Torstenssonkrigen var skibsbyggeriet blevet en risikabel affære, og det var sandsynligvis dette og i mindre grad konkurrencen fra skibsbyggeriet i Norge, der fik Berns og Marselis til at afhænde værftet i Neustadt.

Salget skete inden 1652, da der påny blev leveret kronen et orlogsskib fra Neustadt, men uden Berns og Marselis som leverandører. Om den nye værftsejer allerede på dette tidspunkt var Claus Reimers, som i 1660'erne leverede skibe derfra, er derimod uvist³⁷.

Berns' og Marselis' position som den danske kronens hovedleverandør af orlogsskibe begrænser sig til 1640'erne, men er et slående eksempel på, hvordan der i den senere del af Christian IV's regeringstid lagdes en ny kurs for den dansk-norske rustningsproduktion. Hvor kronen tidligere selv havde stået for en væsentlig del af orlogsbyggeriet og kun købt en mindre del, vendtes billedet i slutningen af 1630'erne, og det blev næsten helt overladt til private købmænd, først og fremmest Berns og Marselis, at forestå orlogsbyggeriet. Denne

udvikling må ikke betragtes isoleret, men skal ses i sammenhæng med, at Berns og Marselis samtidigt startede et kanonstøberi i Glückstadt, byggede og financierede et tøjhus samme sted, mens Gabriel Marselis d.y. påbegyndte et engagement i den norske bjergværksdrift³⁸.

På alle områder fra udvindingen af de nødvendige råstoffer til støbning af kanoner, bygning af våbenarsenaler, finansiering af våbenlagre og bygning af orlogsskibe søgtes storkøbmænd i større omfang inddraget som ejere og eneansvarlige. Det gælder ikke alene A.B. Berns og familien Marselis, selv om de var de mest fremtrædende på dette område; også en række andre købmænd engageredes i tilsvarende aktiviteter, bl. a. bjergværksdriften i Norge, krudtfabrikation m.m. Kronen havde selv tidligere helt eller delvis stået for den mest vitale del af sin rustningsproduktion, hvis der ikke blev foretaget indkøb i udlandet. Nu skulle en væsentlig del heraf overlades private pengestærke borgere mod passende privilegier og med forkøbsret for kronen af alle produkter. Hensigten var at få en øget rustningsproduktion igang i den dansk-norske krones magtområde og helst også med anvendelse af råstoffer herfra.

Denne udviklingstendens havde både en statsfinanciel og en udenrigspolitisk baggrund. 1620'ernes merkantilistiske eksperimenter med kronen som initiativtager og hovedinteressent havde været en fiasko, og et tiår senere tillod statsfinancernes forringede stilling ikke længere en sådan statslig aktivitet. På den anden side krævede den fortsatte magtkamp med Sverige en stadig militær opbygning. Som fremhævet af Hermann Kellenbenz, var det samarbejdet med storkøbmænd som Louis de Geer, familien Trip og andre, der gjorde det muligt for Gustav Adolf og Axel Oxenstierna at gå fra defensiven i offensiven i 1600-tallets første halvdel³⁹. Christian IV's stigende anvendelse af og afhængighed af sine handelsforbindelser, bl. a. også de udenlandske, og forsøgene på at få dem til at engagere sig i den danske rustningsproduktion må ses som et forsøg på at leve op til den svenske udfordring både militært og finansielt⁴⁰. I denne udvikling opnåede A.B. Berns og familien Marselis en helt central placering, som en af den danske kronens vigtigste leverandører, bankiér og producenter. Skibsværftsaktiviteten i Neustadt er et af beviserne herfor.

Noter

- ¹ Denne artikel er en lille del af en igangværende undersøgelse af udenlandsk handelskapitals indflydelse i Danmark-Norge i 1600-tallet og forholdet til kronen specielt.
- ² Om Berns' og Marselis' levnedsløb kan foreløbigt henvises til *Dansk biografisk leksikon* 2. og 3. udg.
- ³ Her og i det følgende er det utrykte kildemateriale, der henvises til, at finde i Rigsarkivet, Kbh. Berns' ansøgning er i Rentekammeret (herefter Rtk.), Afregninger IX, 8, III, dat. 14. dec. 1647.
- ⁴ *Kancelliets Brevbøger 1637-1639*, 1944, s. 531.
- ⁵ Kong Christian den Fjerdes Kalenderoptegnelser fra Aarene 1617, 1629 og 1639. Udg. af C.F. Bricka, *Danske Samlinger* 1. Rk. V, 1869-70, s.80; Rtk., Reviderede civile regnskaber, kgl. omslagsregnskab 1639 udgift no. 121. Skibet skulle i alt koste 8000 rdl.
- ⁶ Rtk., Rev. civ. regnsk., kgl. omslagsregnskab 1641 udgift no. 125.
- ⁷ *Kong Christian den Fjerdes Egenhændige Breve*, udg. af C.F. Bricka og J.A. Fredericia, IV, 1882, s.422; V, 1883-85, s.15; VII, 1891, s.77; VIII, 1947, s.183ff., 203 (VIII udg. v. J. Skovgaard, udg. herefter cit. *Chr. IV's breve*).
- ⁸ *Chr. IV's breve* III, 1878-80, s.102, Jfr. Knud Klem: Christian 4. og Bremerholm, *Årbog 1977. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg*, s.103f.
- ⁹ Det ukendte skib: Rtk. Rev. civ. regnsk., kgl. omslagsregnskab 1639 udgift no. 121. Sancte Maria: samme sted 1640 udgift no. 109; J.H.P. Barfod: *Orlogsflåden på Niels Juels tid 1648-1699*, 1967, s.9. - I det følgende er kanontallet opgivet efter Barfod op.cit. s.7f., 15 og besætningernes størrelse efter H.D. Lind: Om Kong Kristian den Fjerdes Orlogsflåde, *Tidsskrift for Søværnen*, Ny Række, 25, 1890, passim.
- ¹⁰ Kgl. omslagsregnskab op.cit. 1641 udgift no. 125.
- ¹¹ Ibid. 1643 udgift no. 174.
- ¹² C. Bruun: *Curt Sivertsen Adelaer*, 1871, s.420, 426.
- ¹³ Se nedenfor note 23.
- ¹⁴ Rtk. Afregninger IX, 8, VII; Bemærk at denne pris ikke inkluderer kanoner. Fejlagtigt anføres afleveringsåret 1650 for »Victoria« hos H.G. Garde: *Efterretninger om den danske og norske Søemagt* I, 1832, s.146f., Bruun op.cit. s. 277, Barfod op.cit. s.10, 15, 31. »Victoria« afleveredes i Kbh. 23.sept. 1647 ifølge en kontrakt af 16. jun. 1646.
- ¹⁵ Rtk. Afregninger IX, 8, XXVI.
- ¹⁶ Sune Dalgård: Salpeteretolden af 1638-39 og den private spekulationshandel bag den, *Historisk tidsskrift* 11. Rk. IV, 1953-56, s.322f, 330f.
- ¹⁷ P. Holck: Flaadelister omkring Krigsaarene 1644-45, *Tidsskrift for Søværnen* 114, 1945, s.551.
- ¹⁸ Kgl. omslagsregnskab op.cit. 1635 udgift; H.D. Lind: *Kong Kristian den Fjerde og hans Mænd paa Bremerholm*, 1889, s.376f. Det er muligt at følge udbetalingerne til Mikkelsen for hans skibsbyggeri i de kgl. omslagsregnskaber forud for 1635.
- ¹⁹ H.D. Lind: Underslæb paa Bremerholm under Korfitz Ulfeldts Finansstyrelse, *Historisk tidsskrift* 6.Rk. V, 1894-95, s.381, Lind op.cit. (note 18) s.377f.
- ²⁰ *Dansk biografisk leksikon*, 3. udg. 7 1981, s.333.

- ²¹ E. Baasch: *Beiträge zur Geschichte des deutschen Seeschiffbaues und der Schiffbaupolitik*, Hamburg 1899, s.122, E. Baasch: *Die Lübecker Schonenfahrer*, Lübeck 1922, s.257f.
- ²² F.W.L. Badse: *Det russisk-østbaltiske markeds betydning for den dansk-norske stat 1629-43*, Utrykt speciale, Kbh.'s Universitet 1968, s.87 og note 259; *Handlingar rörande Sveriges historia* 3. serie, X, 1905, s.424.
- ²³ C.C. Gjørwell: *Nya svenska biblioteket*, II, Stockholm 1763, s.429, 431; *Kancelliets Brevbøger 1644-1645*, 1968, s.46, se også ibid. s.58, 87, 105; A. Zettersten: *Svenska flottans historia åren 1635-1680*, Norrtelje 1903, s.362, 587; Rtk. Afregninger IX, 8, IIL (Berns' erstatningsansøgning); *Handlingar rörande Sveriges historia* 3. serie, XII, 1909, s.262.
- ²⁴ Rtk. Afregninger IX, 8, IIL; *Chr. IV's breve* VI, 1885-86, s.78, 84; VIII 1947, s. 363; udateret optegnelse uvist af hvem i Kongehusets og Rigets arkiv, Rigens hofmesters Breve 1643-1661, Breve til Joachim Gersdorff, pk. 7.
- ²⁵ Rtk. Afregninger IX, 8, IIL.
- ²⁶ Danske Kancelli B.250 Kommissionsakter ang. revision af adskillige afregninger 1651-53; Rtk. Afregninger IX, 8, VII. Det skal i øvrigt bemærkes, at revisionskommissionen intet har bemærket om Ulfeldts skriftlige løfte til Berns og Marselis.
- ²⁷ Jfr. også Johan Jørgensen: *Det københavnske patriciat og staten ved det 17. århundredes midte*, 1957, s.51ff.
- ²⁸ Bruun op.cit. s.224f.; H.D. Lind: *Frederik den Tredies Sømagt*, Odense 1896, s.27f.
- ²⁹ Lind op.cit. (note 28), s.27f.
- ³⁰ P.W. Becker: *Samlinger til Danmarks Historie under Kong Frederik den Tredies Regiering*, I, 1847, s.30.
- ³¹ J.A. Fridericia (udg.): Breve fra Statsmænd i Danmark til den danske Resident i Stockholm, Peder Juel fra Aarene 1648-55, *Danske Magazin* 5. Rk. II, 1889-92, s. 370.
- ³² Lind op.cit. (note 28), s.27f.
- ³³ Se note 15.
- ³⁴ Sikkerheden med hensyn til hvilke og hvor mange skibe Berns og Marselis lod bygge for den danske krone er størst for 1640'ernes anden halvdel, da regnskabsmateriale for denne periode er mere fuldstændigt bevaret.
- ³⁵ Lind op.cit. (note 18), s.374f.; Barfod op.cit. s.10, 31; Baasch: *Beiträge* op.cit. s.14, 121 og samme: *Der Verkehr mit Kriegsmaterialien aus und nach den Hansestädten vom Ende des 16. bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts*, Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, 137, Jena 1932, s.542; Emil Gigas: *Grev Bernardino de Rebolledo. Spansk Gesandt i Kjøbenhavn 1648-1659*, 1883, s.23, 38.
- ³⁶ Rtk. Afregninger IX, 8, VII, XV og XXXVI; kgl. omslagsregnskab op.cit. 1652, udgift. En del af betalingen for begge skibe indgik i assignationer, der i 1658 blev givet gods i pant for.
- ³⁷ Barfod op.cit. s.10, 20, 22ff., 29, 31.
- ³⁸ Herom henvises til min kommende undersøgelse.
- ³⁹ H. Kellenbenz: Spanien, die nördlichen Niederlande und der skandinavisch-baltische Raum in der Weltwirtschaft und Politik um 1600, *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 41, Wiesbaden 1954, s.329.
- ⁴⁰ Der er næppe tvivl om, at Corfitz Ulfeldts og Hannibal Sehesteds magtperiode i 1640'erne har accelereret denne udvikling.

SHIPS BUILT FOR THE DANISH CROWN IN NEUSTADT DURING THE 1640s

Summary

The author shows that most of the men-of-war built for the Danish navy in the last decade of Christian IV's reign came from a yard at Neustadt in Schleswig-Holstein owned by Albert Baltser Berns and Gabriel Marselis, two merchants of Hamburg. They included the celebrated »Trefoldigheden« and the huge »Frederik« with its ninety four cannon. During the war with Sweden the yard was destroyed by the Swedes, who had for a long while been keeping the shipbuilding which was going on there for Denmark under close observation. However the yard was rebuilt after the war. About 1650 Bern and Marselis ceased building ships for the Danish navy as the large sums they were owed for ships and other goods already delivered were considerably in arrears from the financially hard-pressed monarchy - and shipbuilding on such a scale was an expensive affair.

The reason Denmark, in the 1640s, put most of its naval shipbuilding into the hands of private citizens - and this went, too, for other parts of its arms production - was the continual struggle for power and arms race with Sweden. If Denmark was to compete at all it was necessary to follow the example of Sweden and join forces with substantial international merchants. Among these Berns and Marselis were Denmark's largest and most important foreign business and financial connections.